И.К.Мельник

ПУТЕШЕСТВИЕ В ПРОШЛОЕ

Книга первая

«ИВЛИЯ»

Одесса
"Печатный дом"
2005

ББК 39.41:63.3(0)32
УДК 656.61(091) «652»
М 482

Автор:
И.К.Мельник, доктор исторических наук, путешественник

Фотоиллюстрации:	В.Березовский, Н.Никитин И.Мельник
Технический редактор	В.Котов
Компьютерный дизайн и верстка	А.Втюрин
Корректор	Н.Бесараба

Мельник И.К.

Путешествие в прошлое. «Ивлия». — Одесса: «Печатный дом», 2005. — 288 с.: ил., цвет. вклейка

ISBN 966-81-64-80-6

И.К.Мельник — автор ряда реконструкций древних судов, при создании которых отрабатывались забытые технологические приемы и на которых были совершены плавания в соответствии с древними лоциями. Накопленный за годы плавания и изучения истории мореплавания и кораблестроения материал вылился в книги под общим названием «Путешествие в прошлое». Первая книга, «Ивлия», повествует о реконструкции и плавании греческого военного корабля — диеры «Ивлия». Под парусами и на веслах за пять лет диера прошла из Черного моря в Средиземное и далее в Атлантический океан маршрутами античных мореходов. Книга сопровождается многочисленными иллюстрациями и картами.

Для читателей, увлекающихся историей мореплавания, древней географией, а также интересующихся вопросами зарождения и развития кораблестроения.

Автор выражает глубокую признательность всем, кто участвовал в организации и проведении экспедиций на реконструированных кораблях прошлых эпох.

Особенно хочу поблагодарить за содействие в строительстве нашей первой реконструкции — диеры «Ивлия», а также за оказание неоценимой помощи в издании серии книг под общим названием «Путешествие в прошлое»

Сергея Рафаиловича Гриневецкого.

Спасибо.

Игорь Мельник

Словом и делом: под парусом и на веслах

По улице Польской движутся авто и троллейбусы. Большая часть их пассажиров непременно сойдет у главной проходной в морской торговый порт, у эстакады, ведущей на морвокзал, или у входа в военную гавань…

Улица Польская в Одессе хорошо продуваема морским ветром, и запах «бензинового перегара» на перекрестках, где на красный огонек светофора, тормозя, останавливаются автомобили, уносится этим ветром куда-то в сторону моря.

По улице Польской в сторону своего дома идет невысокий плотный человек средних лет. У него необыкновенное увлечение. С группой своих друзей он строит корабли-новоделы, копии древних судов, организуя на них дальние экспедиции. Товарищи-единомышленники уходят на несколько месяцев в море, пытаясь проникнуть в глубину столетий...

Возвращаясь домой, ребята слушают тихую музыку. Звуки никогда не останавливаются. Они кружатся, как ветер и волны, чей многодневный рокот днем и ночью доносился сквозь тонкие борта их небольших судов.

Возвращается в свою квартиру на Польской и автор столь удивительных проектов, чтобы написать книги-воспоминания о превратностях походов по рекам, морям и океанам, рассказать о чужих портах и странах, а главное — о своих товарищах по плаванию и повадках судов-новоделов.

Он пишет книги о прошлом и обдумывает планы строительства новых судов, планы организации и финансирования новых экспедиций — задачи, которые с каждым годом становятся все более «неподъемными». Хотя, как мне думается, он уже поднаторел не только как судостроитель и навигатор, но и как организатор в житейском море трудностей. Сложатся ли будущие проекты или нет — покажет время, но для меня несомненно то, что уже сегодня имя моего друга — Игоря Мельника вписано в историю морских путешествий на деревянных судах-новоделах под парусом и на веслах.

Первенство в осуществлении самой идеи плаваний по маршрутам древних мореходов на реконструированных судах оспаривают многие: норвежцы и греки, французы, шведы, поморы… Список таких экспедиций довольно велик. Не вдаваясь в спор о том, кто первый осуществил экспериментальное плавание, со всей ответственностью современника-очевидца и в какой-то мере человека, участвовавшего в организации первой экспедиции, скажу, что знаю точно год, месяц и число, когда невероятная идея «оформилась» вначале в чертежи, а позже и в реальную конструкцию, обретя корпус, затем мачту с парусом и весла. Построенный корабль закачался на волнах Черного моря, оставил позади берега Одесского залива и город, в котором родился, и поплыл к далеким берегам Эллады. Это была диера «Ивлия».

Мой друг родом из Одессы, из портового города, известного, без преувеличения, во всем мире. Убедился в этом и я во время рейсов, а было это не в наши дни великих переселений, а четверть века тому в далекой Австралии и на захолустной ферме во Франции, в тихом, словно впавшем в зимнюю спячку, провинциальном шведском городишке и на кофейной плантации в жарком Йемене, где, дегустируя в чашечках-наперстках крепчайший напиток, хозяин, в прошлом обучавшийся в украинском вузе, предложил кофейный тост за наш город. За употребление иных, именуемых крепкими, напитков там можно получить суровое наказание.

Но в отличие от меня, автор «Путешествий в прошлое» всегда влекли к себе не сами по себе дальние рейсы и знакомства, пусть и с экзотическими, дальними странами. Ради мечты, которая позвала его, он оставил хлопотную, но перспективную для дальнейшей карьеры работу, сменив весь привычный, наезженный предыдущими поколениями комсомольских работников, образ жизни. И все это ради одной идеи—дела столь же хлопотного, сколь, однако, и неопределенного и по форме, и по содержанию.

Храбрость — это не показуха, а умение принимать смелые, неординарные решения. И это качество порой необходимо в обыденной жизни не реже, чем в штормовую погоду в Бискайском заливе…

Семнадцать лет я наблюдаю за рождением и дальнейшим развитием задуманных экспедиций, и в первую очередь наблюдаю за автором «Путешествий в прошлое». Он не властолюбив, но может, когда требуют обстоятельства, быть деспотичным, требуя от других того же, что и от себя—полной отдачи, например, во время строительства судна. Оставляя себе и другим считанные часы на сон; мотаясь в поисках подходящего ствола древесины, крана и трейлера, чтобы вывезти его из леса; добывая спасательные жилеты и фальшфейера, навигационные карты, красные ракеты, алюминевые кружки и емкости для питьевой воды; успевая во всей этой кутерьме приобретать новых друзей и сподвижников…

Он может быть, не щадя собственного самолюбия, упрямо-настойчив, как греческий мул, когда, естественно, для пользы экспедиции, нужно переубедить столь же упрямого партнера по переговорам; быть хитрецом, если это пойдет на пользу делу, хотя в обычной жизни — для друзей — Игорь открыт и хитрить не умеет; а умеет работать и ждать, поддерживая веру в коллективе, когда один за другим уходят погожие дни, пригодные для плавания деревянного кораблика в открытом море…

Сколько благих намерений и прекрасных проектов, на моей памяти, увядали и оставались нереализованными, столкнувшись с чьим-то равнодушием, не поставленной во время подписью на документе или требованием очередного чиновника уплатить пошлину за регистрацию неказистого новодела, как за яхту итальянской постройки из ценных пород древесины…

Все это было у Игоря. Было, но преодолено благодаря воле организаторов и необычайно широкому кругу старых и новых друзей.

А добытые каторжным трудом на веслах и в штиль, и в шторм результаты не приносят ни правительственных наград (хотя подобные экспедиции наравне со спортивными достижениями и прославляют государство), ни иных ощутимых почестей.

Однако жизнь порой приносит и приятные сюрпризы. В деле автора таковыми стали друзья-единомышленники. Их круг оказался большим, и вошли в него не только те, кто, уверовав в подчас рискованные замыслы, пошли в качестве гребцов в экспедициях на «Ивлии» и «Мелькарте», но и сочувствующие им, сопереживающие, оказывающие посильную помощь в сборах в плавание. Хотел привести здесь множество фамилий, но потом отказался от этого — читатель найдет их в самой книге.

Сделаю, однако, небольшое отступление, чтобы рассказать об одном моряке, оказавшем помощь экспедиции, которая при всех прочих условиях решила судьбу первого плавания.

С автором я познакомился в редакции газеты Черноморского морского пароходства — знаменитого «Моряка», которая размещалась тогда на улице Пушкинской, 11. Здесь в 80-90-х годах прошлого столетия я работал корреспондентом.

Подхваченный мельниковской вихревой энергией и напористостью в достижении цели, поверив в путеводную звезду, я принял посильное участие в организации того самого первого плавания. Вхожий как корреспондент пароходской газеты в «высокие» кабинеты ЧМП я обратился с просьбой к капитану дальнего плавания, заместителю начальника пароходства по мореплаванию Алексею Владимировичу Ковалю. И он не отказался принять и выслушать Игоря и его друзей, а затем словом и делом помог в обеспечении безопасности походов на «Ивлии».

Прежде чем написать эти строки, я перечел новые книги Игоря Кирилловича Мельника. Сотканные из нейронных нитей памяти воспоминания возвратили меня в то прекрасное время, когда мы все были молоды (скажу по секрету, начальнику экспедиции Игорю Мельнику и капитану «Ивлии» Павлу Гончаруку, было тогда по 28 лет), а «Ивлия» отправилась в свое первое дальнее плавание, подтверждая реальность мечты автора серии книг «Путешествие в прошлое».

Член Национального союза журналистов Украины,
писатель-маринист Роберт Короткий

От автора

Кто в детстве и юношестве не мечтал быть обладателем машины времени и при ее помощи не хотел перенестись в прошлое? Кому не грезились встречи в бескрайних просторах времени с мужественными аргонавтами, великими греческими и римскими полководцами, учеными, писателями, поэтами? А разве не хотелось вам увидеть во всем великолепии античные Афины, Рим, Вавилон и другие прекрасные города и памятники минувших времен?

Время неумолимо и беспощадно и к людям, и к городам, и к памятникам. К сожалению, машина времени так и осталась в наших грезах, а о прошлом нам удалось узнать из книг и исследований прекрасных и одержимых людей, профессия которых — археология.

Воссоздают они облик исчезнувших с лица земли цивилизаций, рассказывают нам о днях минувших и нелегком труде людей, войнах, замечательных достижениях ученых. Находки, сделанные археологами, бережно сохраняются. Музеи и выставки становятся нашей машиной времени, помогают проникнуть вглубь веков, ощутить дыхание вечности. Однако как бы ни пытались археологи и хранители музеев, им никогда не удастся вдохнуть жизнь в окаменевшую историю. Помочь окунуться в прошлое может только эксперимент. Поблагодарим же тех, кто старается вдохнуть жизнь в окаменевшую историю и приблизить к нам дела давно минувших дней.

Тур Хейердал и его путешествия, моделирующие плавание на бальсовых плотах полинезийцев и папирусных лодках древних шумеров; Тим Северин, повторивший плавание ирландских монахов на кожаной лодке и поход аргонавтов в Колхиду; Валерий Дмитриев, совершивший путешествие на утлом коче к берегам Шпицбергена...

Благодаря этим прекрасным и самоотверженным людям ожили древние фрески и рисунки, заговорили мифы, легенды, предания, тысячи людей смогли воочию увидеть необычные плавающие средства, узнать о маршрутах древних мореходов. Исторический эксперимент доказал — моря и океаны не разъединяли, а объединяли народы, помогали общению, переносу различных культур во все уголки бескрайней земли.

Предлагаемая вашему вниманию первая книга из серии «Путешествие в прошлое» — это рассказ об историческом эксперименте, проведенном людьми, построившими копию античной диеры — «Ивлия», и испытавших радость удач и горечь разочарований в плаваниях в Черном, Средиземном морях и Атлантическом океане. Эта книга о наших современниках, пожелавших вдохнуть жизнь в историческое прошлое народов Древней Эллады.

Читая ее, вы попадете в научную лабораторию и пройдете с ее сотрудниками весь путь от рождения идеи строительства корабля до совершения сложных и подчас небезопасных плаваний, повторивших в наши дни маршруты античных мореплавателей.



Пролог.
Остров Ахилла

Июнь выдался очень жарким. Солнце как будто затопило весь город. В кабинет входит Александр Гудима, с которым мы знакомы уже несколько месяцев. Он занят созданием клуба, в котором хочет собрать любителей-аквалангистов. Рассматриваю предложенные им эскизы печати клуба, эмблему. Красиво. Начавшийся между нами разговор такой же медлительный, как и расплавленный асфальт на улице.

Клуб — это замечательно, но как привлечь туда аквалангистов? У каждого своя группа, свои увлечения. Каждый хочет работать самостоятельно.

Мы долго молчим. Саша думает. Потом говорит:

— Надо сделать большую экспедицию, привлечь побольше подводников. И место есть прекрасное, малоизученное — остров Змеиный.

— Змеиный? Островок в 40 километрах от устья Дуная?

Когда-то я читал о нём. Маленький клочок суши, никакой растительности. В древности здесь находился храм, посвященный герою Троянской войны — божественному Ахиллу. Остров закрыт для посещения — государственная граница. К тому же на нём расположилась воинская часть. Немного информации сохранилось у меня в голове, да и интереса особого она не вызывает.

Александр продолжает настаивать:

— Послушай! Давай подъедем в археологический музей, поговорим с заместителем директора, посмотрим, что есть в экспозиции по Змеиному.

С большой неохотой соглашаюсь, так как страшно жарко, да и работы много.

В музее прохладно, работают кондиционеры. В представленном мне человеке я ожидал увидеть пожилого учёного мужа, а он оказался совсем не таким. Худощавый тонколицый молодой человек с глазами хитрыми и невинными. Настоящий одессит. Зовут его Сергей Охотников.

— А, Змеиный... А на Мальдивские острова не хотите? Музей 20 лет у военных добиться разрешения на проведение экспедиции не может! А вы кто? Откуда?

Неожиданность такого холодного приёма озадачивает. Закипает спор, к счастью, недолгий. Сергей дает нам хорошо подобранную историческую литературу о прошлом острова.

— Будьте внимательны, — говорит он. – Прикоснуться к такой святыне большая честь. Попытайтесь. Хотя я лично сомневаюсь, что вам удастся получить разрешение на посещение острова.

Попросив Александра собрать подводников, я сам поскорее стал разыскивать Павла Гончарука, моего старого друга.

Через два дня в небольшой комнате нашего клуба собрались покорители морских глубин. Мы с Павлом самые молодые. До сих пор помню в деталях тот вечер. Было много споров, но задуманное показалось всем увлекательным и интересным. Остров хранит множество тайн. Больше всего интриговало то, что за последние 150 лет на нём было всего три экспедиции, последняя из которых состоялась в 1968 году. А подводные работы не велись вообще.

Читаю всем выписанные из античной лоции сведения об острове: «Почти против этого устья Дуная, если плыть прямо в море, лежит остров, который одни называют островом Ахилла, другие — Бегом Ахилла, и третьи — по цвету — Белый. Есть предание, что его подняла со дна моря Фетида для сына своего и что на нём живёт Ахилл. На острове есть храм Ахилла со статуей древней работы. Людей на острове нет, пасётся только немного коз, их, говорят, посвящают Ахиллу все пристающие сюда. Есть в храме много и других приношений — чаши, перстни и драгоценные камни, а также надписи, одни на латинском, другие на греческом языке, составленные разными метрами в похвалу Ахиллу. Много птиц гнездится на острове – чайки и морские вороны в несметном количестве. Эти птицы очищают храм Ахилла: каждый день рано утром слетаются они к морю, затем, омочив крылья, поспешно летят с моря в храм и окропляют его, а когда этого будет достаточно, они обметают крыльями пол храма».

Что здесь вымысел, а что правда? Павел продолжает цитировать античного автора: «...из числа посетителей острова некоторые приезжающие сюда нарочно привозят с собой на кораблях жертвенных животных и одних из них приносят в жертву, а других отпускают живыми в честь Ахилла, другие пристают, будучи вынуждены бурей, эти у самого бога просят жертвенное животное, обращая к



Остров Ахилла

оракулу вопрос о животных, хорошо и выгодно ли принести в жертву именно то животное, которое они сами выбрали на пастбище, и при этом кладут достаточную, по их мнению, плату. Если ответ оракула будет отрицательный, они прибавляют плату, если и после этого последует отрицание, прибавляют ещё, и когда последует согласие, они узнают, что плата достаточна. Таким образом, там много серебра, посвящённого герою в виде платы за жертвы».

Формулируются первые вопросы.

Почему составитель перипла Арриан уделяет такое большое значение маленькому клочку суши? Откуда это странное название острова — Левка — Белый? Сохранился ли фундамент храма? Есть ли потайные хранилища, пещеры, куда бы могли прятаться сокровища в случае опасности?

Споры, длившиеся далеко за полночь, принесли только одно стопроцентное решение: надо готовить экспедицию, в состав которой должны обязательно войти археологи, спелеологи, специалисты-подводники. На подготовку есть полтора месяца, за которые необходимо раздобыть деньги, снаряжение и получить разрешение. Начнём с последнего. Решение этого вопроса откроет дорогу на остров.

Звонки, переговоры, письма, просьбы... И, как на удивление, все, включая и старших военных начальников, приняли активное участие в создании и проведении экспедиции. Отказа ни от кого не было. Не знаю, что подействовало, но чудо свершилось. Разрешение посетить остров получено в считанные дни. Установлен вид транспорта, который доставит нас туда. Это самоходная баржа, перевозящая на Змеиный уголь и другие грузы.

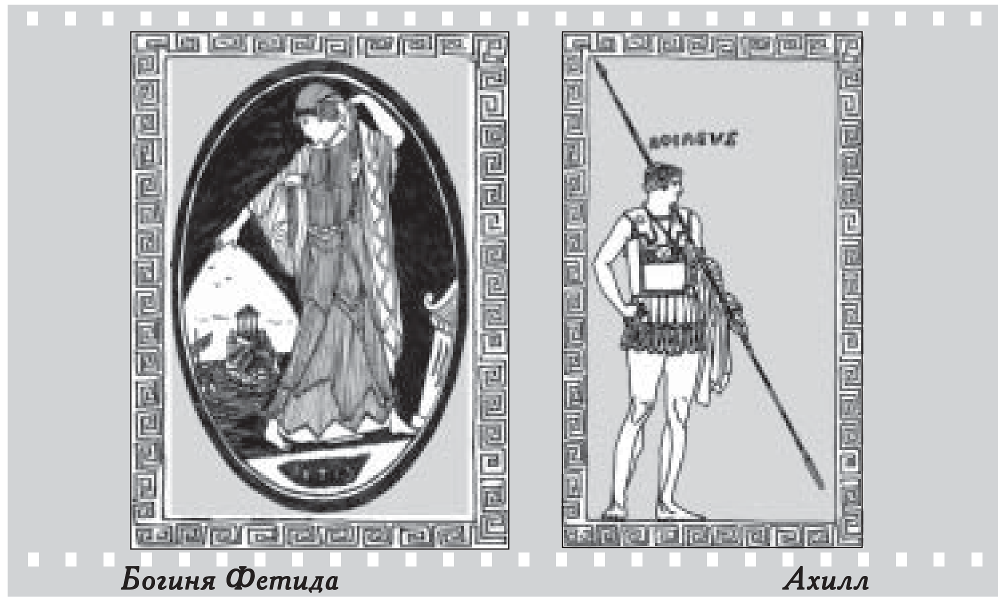
Довольный добытым разрешением прихожу в музей. Большую внутреннюю радость доставляет растерянность Охотникова.

— Ну ты даешь!

Дальнейший наш разговор происходит на равных. Сергей говорит:

— Первым из русских исследователей на острове побывал капитан Критский. Им был составлен план острова и нанесено место развалин храма. Из дошедших до нас сведений известно, что Критский обнаружил ещё мощный фундамент храма, составленный из крупных блоков. На земле вокруг фундамента лежали мраморные карнизы, капители, базы и барабаны античных колонн.

Разговор продолжается во дворе музея, возле большого барабана диамет-



Богиня Фетида *Ахилл*

ром больше метра. Существует предположение, что он ещё в XIX веке доставлен с острова. Сергей продолжил повествование:

— По-настоящему первой научной экспедицией на острове можно считать экспедицию одного из основателей Черноморского общества истории и древностей Н. Н.Мурзакевича. В июне 1841 года известный учёный на небольшом судне «Цецилия» подошёл к острову. Высадившись, он и его коллеги увидели разрывающую сердце картину. Останки храма были разобраны. Подрядчик, строивший маяк, использовал прекрасные известковые блоки для строительства маяка и одновременно с этим вывез мрамор на Большую землю, где с выгодой для себя продал.

Не дождался древний храм учёных, исчез с лица земли, не раскрыв своих тайн. Однако на долю экспедиции 1841 года, помимо разочарования, выпали и счастливые минуты. За несколько дней были найдены свинцовый античный якорь, керамика, остатки черепицы, много монет, колец, гемм, наконечников стрел.

И до, и после экспедиции от служивших на острове чиновников и охраны поступали в музеи России мраморные плиты с надписями, посвящёнными Ахиллу, монеты, перстни, большое количество керамики.

Во время разговора к нам подошел небольшого роста круглолицый бородатый мужчина, очень похожий на древнего скифа.

— Анатолий Островерхов, научный сотрудник института археологии, — представился он.

Узнав о предмете разговора, ученый добавил:

— С годами поток находок прекратился, и только в 1964 году на острове побывала научная экспедиция. В последний раз учёные официально посещали остров в 1968 году. Экспедицию организовал наш музей. Вот уже 20 лет никаких поступлений. Остров ждет исследователей.

Захватив с собой из музея научный отчёт последней экспедиции, спешу на встречу с известными «пещерниками», исследовавшими не один километр пещер, гротов, подземных выработок. По дороге успеваю пробежать глазами отчёт. Археологам кажется, что в некоторых местах под каменистым грунтом чувствуется пустота. Может быть, это пещеры?

Нашу встречу со спелеологами начинаю с прочтения выдержки из отчёта: «Вполне вероятно, что во времена Ахилла эти пещеры использовались как тайники-сокровищницы, куда при приближении морских пиратов жрецы прятали статуи богов и драгоценности».



План острова, снятый капитаном Критским

Смеются.

— Пойми, там могут быть только гроты. Породы очень твёрдые, водой их не размоет. Такой камень только динамит берёт.

Не верю. Перед глазами — подземелья с сокровищами, на стенах росписи в честь Ахилла, в общем, гробницы фараонов. Спорить с ними не буду, сами увидят, когда найдут. Хорошо то, что при всём скептицизме ребята согласны идти с нами. В конце разговора руководитель группы Константин Пронин высказывает гениальную мысль:

— Если мы даже ничего не найдём, то отрицательный результат — тоже результат. Прекратят существование всяческие околонаучные сказки о «пещерах Али-Бабы».

В тот же вечер позвонил Алекс и таинственным голосом сообщил, что через несколько дней хочет познакомить меня с одним интересным человеком, который, по его мнению, нам очень поможет.

Встречи встречами, но до сих пор не решён один из основных вопросов — финансирование. На личных сбережениях экспедицию не провести, а у музея денег нет. Видится только один вариант: обратиться за помощью в организацию, где я работаю. Конечно, это не совсем то направление, которым она занимается, но другого выхода нет.

Утром на работе рассказываю о готовящемся путешествии коллегам. Вопрос основной и самый главный: как добиться, чтобы были выделены деньги? Предложения моих друзей сводятся к тому, чтобы посвятить экспедицию празднующемуся в этом году 70-летию комсомола Украины. Тогда уж в деньгах не откажут.

Не откладывая в долгий ящик звоним и договариваемся с редакциями областной газеты и радио. Обещают помочь. Сумма, необходимая экспедиции, в принципе небольшая. Основные статьи расходов — питание, несколько палаток и спальников.

Бегаю по кабинетам — убеждаю. Постепенно появляется уверенность в хорошем исходе. Обещанная Александром встреча происходит у меня дома. В комнату входит обаятельный человек с прекрасно поставленным актёрским голосом. Где же я его видел? И только вчера. Где?

— Сергей Фатеев, — представляется он. И я тут же узнаю тележурналиста, ежедневно ведущего программу новостей. Оказывается, он и группа телевизионщиков готовы принять участие в экспедиции и оказать посильную помощь в



Высадка экспедиции

её подготовке. Правда, весь период они пробыть не смогут — запланирован прямой выход в эфир. Соглашаюсь на всё. Даже на такой немыслимый шаг, как просить патрулирующий в районе пограничный корабль снять телевизионщиков с острова и «забросить» на материк.

Первое августа. До начала экспедиции остаётся меньше двух недель. Количество телефонных звонков возрастает, а один из них, с плодоовощной базы, даже приводит в замешательство. Звонит Павел:

— Ты знаешь, что здесь происходит? Настоящая осада.

Лето в нашем черноморском городе — звёздный сезон. Из-за прибывающих туристов в летние месяцы его население увеличивается втрое и, конечно же, сфера обслуживания подстраивается под них. Все посторонние в это время только мешают продовольственникам.

Дрожащим от гнева голосом Павел продолжает:

— Самообслуживание достигло такого уровня, что сам выбираешь, сам грузишь, сам себя обсчитываешь. Никому ни до чего нет дела. Мечусь, как сумасшедший, из бухгалтерии — на склад, со склада — в управление. Расстояние — как на аэродроме, жара — как в Африке, ну а ароматы — как на городской свалке. Половину придется выбросить прямо здесь.

Вечером, осмотрев купленное, повар экспедиции Роман Кравцов принимает мудрейшее решение — выбросить ещё половину!

Постепенно собирается весь груз: продукты, палатки и много-много другого. Выход назначен на 12 августа. Нас, участников — 20 человек. Общий сбор состоится 11 августа, тогда же будут собраны все остальные вещи. Ничто не предвещает осложнений. Погода прекрасная. Кажется, что солнце вообще не заходит: допоздна светло, а с 5 утра оно как будто уже в зените. Море спокойное, тёплое. Баржа пойдёт, это точно. Акваланги «забиты». Компрессор должны привезти прямо к отправке. Верёвки, лодка, бокс для подводных съёмок... В общем, всё как нельзя лучше. И тут как гром среди ясного неба — 10 августа моряки простодушно заявили, что отойдём не 12, а 11 августа. Что тут началось! Подводники кричат, что они не готовы, компрессор не укомплектован, спелеологи не собрали последние материалы, часть продуктов разбросана по всему городу, часть снаряжения в соседнем городе...



Грот

До отправки меньше 12 часов. Всё, как в кошмарном сне. Кого-то нет дома, кто-то на даче. Двое не вернулись из командировки. К 2 часам утра удалось упаковать продукты. Несколько часов сна. В 8.00 начинаем свозить груз. Капитан буксира торопит. После 12 часов выхода не будет. Тогда баржа пойдёт только через неделю. Успеть бы! Последние усилия. Погрузка закончена. Не успеваем даже закрепить ящики, как баржа отходит от причала.

Идём не одни, нас сопровождает буксир. Перебравшись на него, располагаемся на палубе. Сказывается усталость. Сколько событий за последние двое суток! Только сейчас начинаю внимательно рассматривать всех ребят. Молодые крепкие подводники разбились на группы и что-то обсуждают. Тот, кто когда-либо с ними сталкивался, знает, что увлечение своё они ставят превыше всего, а возможность увидеть мир, недоступный глазам обычных людей, делает их иногда и надменными, и отталкивающими. Из тех, кто идёт с нами, хорошо знаю только Алекса. Остальные — загадка. Отдельно от других — группа спелеологов. Они, как и подводники, тоже люди, знающие себе цену, и разбрасываться словами не будут. Коллектива ещё нет, из-за этого существует какая-то напряжённость, но удивляться не приходится — многие из тех, кто находится на борту, видятся друг с другом впервые.

Какой молодец Охотников! Обойдя все группы, он приглашает ребят к разговору об истории острова. Начинается рассказ, который прерывается вопросами и обсуждением. На небольших листах бумаги учёный выписал различные упоминания античных авторов об острове Ахилла и зачитывает выдержки из них. Близится вечер. Усталость последних дней дает о себе знать. Один за другим укладываемся спать.

Утро выдалось туманным. Очертания Ахиллова прибежища размыты и неясны.

Перегружаем всё на баржу, затем переходим сами. Дело это непростое. Буксир и баржа имеют борта разной высоты, а море неспокойно. На счастье, всё проходит без осложнений. Через пятнадцать минут баржа утыкается носом в берег. Начинаем выгружать свои вещи. На берегу нас встречают радушно. Рукопожатия, приветствия... По воле судьбы жить будем в помещении маяка.

Не успели археологи ступить на остров, как тут же в осыпи на берегу обнаружили осколки амфор. Многообещающее начало. До обеда все заняты лагерем.



Маяк

Каждый выбирает себе место по вкусу. Часть людей размещается в помещениях внутри маяка, а часть — во дворе в палатках. Очень доволен наш кок — под кухню выделена отдельная комната, да ещё с кладовой впридачу. Во дворе, вблизи единственного на острове дерева, сооружаем большой стол и скамьи для всех. Не успеваем разместиться, а нас уже ждёт горячий суп и картошка.

После обеда делимся на группы. Прибрежная зона досталась аквалангистам, скалистый берег — спелеологам, поверхность острова — археологам. Начинаем разведку. Остров соскучился по следопытам и, кажется, не прочь раскрыть свои тайны. Только к одиннадцати вечера все собираются в лагере. Ужин проходит в оживлённых спорах и рассказах об увиденном. По общей договорённости, начинают археологи. Узнаём от них, что с двух сторон от перешейка большие осыпи, в которых при ближайшем рассмотрении много осколков амфор. Завтра будут заложены два раскопа. Нужно отметить, что земляной слой на поверхности очень тонкий — 10—30 см. Только в месте перешейка он достигает метра.

Эрозия почвы налицо. Кроме скудной травы, нескольких кустов и дерева — растительности нет. Продуваемый со всех сторон ветрами, остров теряет свой почвенный покров. Поиски на возвышенностях, где земля почти отсутствует, по мнению археологов, бесполезны. Все усилия они направят на перешеек. Как и предполагали геологи, остров полностью сложен из кварцитов и других силицитовых пород, которые относят к наиболее твёрдым. Известняки, в которых возможно наличие карстовых пещер, залегают ниже уровня моря на 50 — 70 метров. Горные породы, из которых состоит остров, твёрже стекла. Ни греки, ни более поздние хозяева острова не смогли бы сделать большие искусственные полости. Можно надеяться только на существование гротов. Возможны входы в них из воды.

По общему мнению, лодку завтра возьмёт в своё распоряжение группа спелеологов, чтобы обойти остров и отметить все «подозрительные» полости.

Подводники определили места погружений. Наибольший интерес вызывают две бухты, в которых в античное время, возможно, проводились погрузочно-разгрузочные работы. Здесь ожидаются интересные находки. Завтра — первые погружения, пока с берега.

Поздняя ночь, однако никто не хочет спать. Количество загадок и вопросов



С.Б.Охотников и А.С.Островерхов

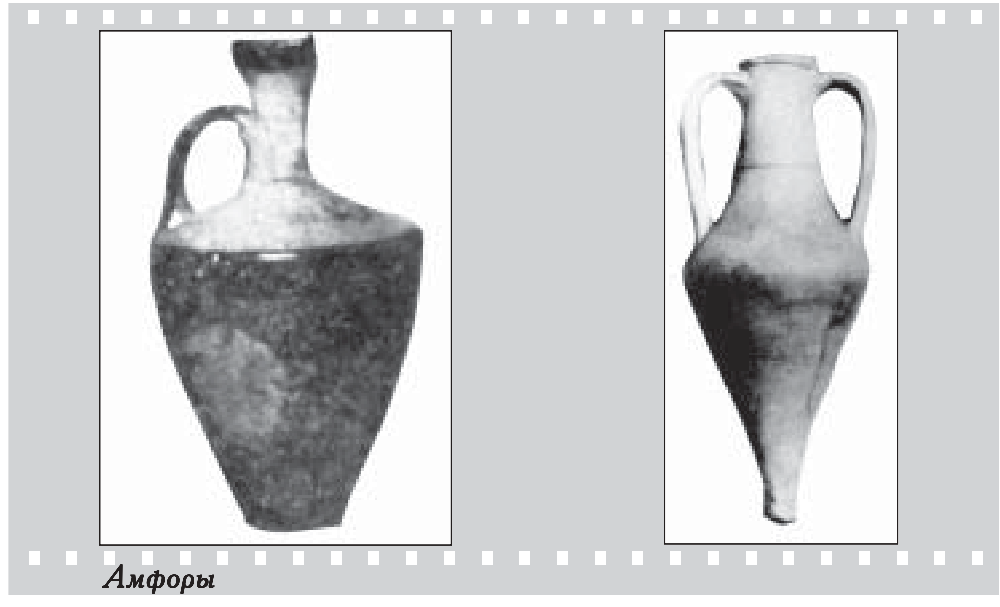
не уменьшается. Скорее бы утро — и снова за работу.

В 6 утра меня будит Павел. Помогаем коку готовить завтрак. Один за другим поднимаются члены экспедиции. Завтракаем молча — и быстрее за дело. За целый день удаётся обменяться с руководителями групп всего несколькими словами. И хотя остров маленький, друг с другом почти не видимся. На обед в лагерь никто не приходит. Придётся его совмещать с ужином. Оторвать кого-либо от работы невозможно. Уставшие, но очень довольные, возвращаются в лагерь археологи. Они несут ящик, в который заглянуть не удаётся. Вначале находки нужно хорошо промыть. Возвращаются и спелеологи. Ждём остальных. Стемнело. Наконец все в сборе. По установившейся традиции, первое слово археологам. Загадочные улыбки. Что-то извлекается на свет лампы. Рассмотрев, все замирают. Куски чёрнолаковой керамики. Какой замечательный мастер расписывал их!

...Кентавр напрягся для прыжка. Юноша сильной рукой сжимает копьё. Грациозно танцует юная девушка, другая рядом с ней играет на кифаре... Невозможно передать чувства, охватившие нас. Сколько в этих рисунках жизни, света, сколько силы! А какой прекрасный лак! Пролежавшие две с половиной тысячи лет в земле, вымытые обычной водой, осколки заиграли на свету. Чернолаковую керамику учёные датируют VI в. до н. э. Из-под стола, как из ящика Кио, на свет извлекается множество осколков обычных амфор: здесь и венчики, и ножки, и рукоятки. Некоторые ручки процарапаны. Это граффито. На одной чётко просматривается клеймо. Мелькают руки наших археологов-факиров — и на столе появляются зеленоватые осколки стёкол, а также одна из самых удивительных находок — небольшой кусочек мрамора. Ещё перед нашим посещением острова было много споров относительно того, был ли храм построен из мрамора или, может быть, он был сложен из известняковых блоков. Капитан Критский мог и ошибиться. Мрамор — это замечательная находка, будем надеяться и на другие.

Геологи обследовали остров визуально с лодки, зарисовав расщелины, проломы и нагромождения скал. Помогали им местные жители, показавшие несколько гротов, в один из которых можно было проникнуть только под водой. При помощи аквалангистов ребята пробрались в него и, замерив глубину и высоту, пришли к убеждению, что в таком месте и мог находиться древний тайник.

Местные жители с огромным интересом отнеслись к экспедиции и с первых



Амфоры

же минут начали оказывать нам всевозможную помощь, показывая те места, которые, по их мнению, могли бы нас заинтересовать. Рассказы тех, кто прожил на острове много лет, изобиловали интересными фактами, но много в них было и вымысла, связанного с необычностью и загадочностью самого места. Рассказывали о существовании в центре острова места, где под тонким слоем почвы, держащейся на корнях трав, якобы есть узкий пролом, в который проникнуть нельзя, но звук брошенного туда камня долетает через 20—30 секунд. В указанном месте ничего подобного спелеологи не обнаружили, как и не нашли пустот под огромными горизонтально лежащими плитами на поверхности острова. Странный звук, по их мнению, был обусловлен разностью плотностей пород, из которых сложен остров.

В этот день работы под водой принесли много интересного, правда, не связанного с античной историей острова. Были найдены обломки двух небольших кораблей, один из которых был, по-видимому, военным, несколько якорей XVII—XIX столетий, пушечные ядра.

Разговор затянулся до глубокой ночи, и все с неохотой расходились спать. Бодрствовать осталось всего несколько человек, в том числе и Роман, у которого на ночь назначено своё таинство — приготовление праздничного торта юбиляру. Завтра день рождения Сергея Охотникова, которому исполняется сорок. Рецепт праздничного торта «Арго» до предела прост: очищенные мелко нарезанные яблоки и сладкие сухари, уложенные слоями и густо облитые сгущённым молоком. Центр торта венчает большой осколок амфоры, найденный днём. Окончив работу и радуясь грандиозному сладкому сооружению, повар глубокомысленно изрекает:

— Кто хорошо ест, тот хорошо и работает.

Завтрак. Зачитана поздравительная ода юбиляру, съеден торт, и группы расходятся по маршрутам. Примыкаю к группе археологов, вооружившись лопатой и щёткой. Раннее утро, но солнце уже палит нещадно.

Вот он, раскоп возле старого обветшавшего сарая, получивший экспедиционное название — «пункт приёма битой стеклотары». Это название недалеко от действительности, так как слоями перемешанные друг с другом и с современным мусором лежат под землёй сотни, нет, пожалуй тысячи осколков разбитых амфор, киликов, чаш. Самые нижние слои можно датировать V в. до н. э., а верхние — уже I в. н. э. Удивительно, как мог образоваться такой склад битой керамики?



А.Гудима *Фрагмент античной керамики*

Объяснение этому можно дать, только чётко представив расположение античных строений на острове. Храм находился в самом высоком месте острова, и от него к перешейку, омываемому с двух сторон удобными бухтами, шла дорога. Все хозяйственные постройки, здание, в котором жил оракул, находились в нижней части острова за перешейком. В соответствии с античными описаниями, перед храмом росла большая роща. Начатый археологами раскоп находится как раз в районе предполагаемого расположения хозяйственных построек, и вполне вероятно, что это и есть мусорная яма, куда многие годы выбрасывали разбитую утварь.

Археологи работают очень аккуратно, слой за слоем снимая грунт, в котором бесчисленное множество ручек, ножек, венчиков. Разрыхлив землю на большом участке немного в стороне от ямы, неожиданно обнаруживаем большие прямоугольные куски керамики. Самый большой из них — 20х30 см. Очистив его и промыв, удивляемся великолепной сохранности лака. Черепица играет на солнце, как хрусталь. Без сомнения, она покрывала крышу храма. Или же храм был настолько богатым, что служители могли позволить себе покрыть лакированной черепицей хозяйственные постройки?

С каждым часом, находясь на острове, мы как бы впитываем его многовековую историю. Загадок не становится меньше, однако многое, рассматриваемое ранее сквозь призму тайны, видится теперь более простым и понятным. Не вызывает уже сомнения расположение на острове ни самого храма, ни хозяйственных построек, ни наличие больших естественных гротов, ни места якорных стоянок античных кораблей. Большое количество найденной античной керамики, изготовленной в разных греческих городах и в разное время, начиная с VI в. до н. э., говорит о непрекращающейся жизни острова на протяжении длительного периода времени.

Близился вечер, и все группы потянулись в лагерь. После ужина первое слово было предоставлено археологам, показавшим дневные находки и рассказавшим ребятам об амазонках и их нападении на остров. Слушаю их рассказы, а сам думаю о другом: об острове и его крутых берегах, огромном каменном барабане, хранящемся в музее, и примерных расчётах, по которым храм возвышался на 10—15 метров. Интересно то, что корабли не могли подойти к берегу вплотную для перегрузки крупнотоннажных грузов.

Как древние вели перегрузку огромных каменных глыб?



Фрагмент керамики с прочерченным на нем именем Ахилла

Работы под водой. Водолазы стоят на уступах естественной лестницы

Как поднимали их по отвесным скалам и перемещали по самому острову?

Дослушав археологов, задаю эти вопросы всем присутствующим. Они вызывают недоумение. Как часто мы узнаём о следствии, не пытаясь вникнуть в причину. Картина вырисовывается такая: должны были существовать либо естественная, либо искусственно созданная пристань, хорошо защищённая от волн, и мощёная дорога, соединяющая эту пристань с храмом. Следы такой дороги, если они будут найдены, укажут на вход в центральную часть храма и дадут возможность точнее определить его местоположение.

Увлёкшись разговором, мы забыли о времени. Рождаются и умирают все новые гипотезы, но решение принимается только одно: ещё раз внимательно осмотреть всю прибрежную черту и изучить местность перед маяком в поисках следов дороги. Греки были не только прекрасными мореходами, но и замечательными строителями дорог. В горах они прорубали колеи, по которым двигались повозки и телеги. Возницы не боялись скатиться в пропасть. Там же, где твёрдость породы, как на острове Ахилла, не позволяла прорезать колеи в материке, их прокладывали в узких длинных плитах более мягкого камня, которые затем укладывались на твердую основу.

Утром меня разбудили возгласы друзей:

— Да он же белый! Белый!

С возвышенности, где находится маяк, остров просматривается, как на ладони. Перед нами открылось изумительное зрелище. Сотни, нет, тысячи белых чаек опустились на остров, белым покрывалом окутали его скалы. Сколько же их! Не счесть. Вот она — разгадка! Сама природа подсказала древним название этого загадочного кусочка суши.

После завтрака мы занялись поисками дороги. Их возглавил мой старый друг Сергей Сергеев. Он всю ночь проводил какие-то математические расчёты и утром заявил, что знает, где проходила дорога, и к вечеру ее найдет. По его расчётам, пристань находилась с одной или с другой стороны перешейка. В бухтах и обязательно под водой аквалангисты найдут её следы, он же намеревается искать на площадке перед маяком. Сергея не пугало даже то, что для поисков придётся перекопать весь остров вдоль и поперёк. Археологи и геологи, посмеиваясь, ушли работать. Выразив своё несогласие, удаляемся и мы с Павлом. Единственные,



Мраморная плита с высеченным орнаментом

кого убедил Серёжа, — это аквалангисты, которые, помимо своего плана работ, пообещали ему обследовать обе бухты.

Нет, перегрузка вряд ли проводилась в бухтах. Огромные блоки на неспокойной воде необходимо было поднять с борта большого корабля и перенести на малый, после чего опять с малого, имеющего возможность подойти вплотную к берегу, перегрузить на землю и оттуда начать подъём. Для таких работ пригодна только одна бухта — северная. Южная же бухта, хотя и глубоководна, но изобилует большим количеством острых камней, и подходы к самому берегу там невозможны. Если же учесть подъём уровня моря, то многие из этих камней вообще выступали над водой. Естественно созданная насыпь маловероятна потому, что на острове почти нет земли и щебня, а чтобы сложить такую пристань, потребовалось бы очень большое количество строительного материала.

Тщательно осматриваем бухты. В глубине южной видны силуэты работающих спелеологов. Они закончили замеры самого большого грота и настоятельно советуют нам его осмотреть. Так как наш путь идёт в том же направлении, то решаем обязательно сделать это. Однако по скалам к нему не подобраться, поэтому, раздевшись на пляже, вплавь добираемся к двум подводным камням, на которых можно стоять. Перед нами глухая стена. Павел ныряет первым. Через несколько мгновений слышу приглушённый голос, идущий из-за как будто бы сплошной стены:

— Нырнёшь метра на два, потом вперёд на ощупь. В середине тоннеля увидишь свет, плыви на него.

Он был уже здесь в первый день, и ему, конечно, легче. Путь под водой длится секунд тридцать. Вынырнув в глубине грота, судорожно глотаю воздух, пытаясь сориентироваться. Мой друг, как античный герой, восседает на камне в струящемся откуда-то сверху сиянии. Всё вокруг излучает тепло и изумрудный свет. Как не вяжется увиденное с рассказом одного из участников экспедиции 1964 года, писавшего: «Ближе к берегу нагромождение голых скал, внизу, в многометровых трещинах-пропастях, бушует, вливаясь в них, море. Вода по узким и длинным пещерам и каналам на значительные расстояния проникает под береговые массивы... Впечатление от тайных фантастических сил природы и их грандиозность действуют просто подавляюще. Не здесь ли был один из входов в царство Аида?».



П.Гончарук с найденным крупным фрагментом амфоры

Сказочное подземелье тянется вглубь острова метров на двадцать, высота явно выше десяти метров. В самом высоком месте вода доходит до колен. Учитывая подъём уровня моря за последнее тысячелетие на пять метров, становится ясным, что в таком месте могли во время опасности спрятаться двадцать-тридцать человек с продовольствием и вещами.

Как ни интересно это сказочное и загадочное место, но наш путь лежит дальше. Мы продолжаем его вплавь. Море спокойно и поддерживает нас на своей безмятежно гладкой поверхности. Тишину нарушают только доносящиеся с берега крики чаек.

Сколько интересных наблюдений за несколько часов: и неожиданная разгадка названия острова, и грот-тайник! Может быть, нам повезёт ещё больше и мы разгадаем тайну строителей храма? Обогнув небольшой мыс, видим экспедиционную лодку, на которой несколько мужчин, напрягшись тянут из воды канат. Ещё несколько человек на берегу что-то кричат, жестикулируют.

Канат переходит из рук в руки. Лодка медленно приближается к берегу, теперь уже тянут все. Вижу всплывшего аквалангиста. Все ближе берег; здесь к воде выходит горизонтальная каменная плита. Она почти не выступает над водой, поэтому взобраться туда не составляет никакого труда.

Спешим к ребятам. Над водой, выталкиваемая руками аквалангистов, появляется лапа заросшего водорослями якоря. Этот двухметровый четырёхлапый якорь пролежал под водой не меньше двухсот лет. Одна из лап отломана, а вторая сильно деформирована. Нечеловеческая сила воздействовала на корабль, пытавшийся укрыться от стихии. Не выдержал якорь. Спаслись ли моряки и смогли ли спасти свой корабль? Как не вяжется это со спокойным, безмятежным сегодня морем, бескрайние просторы которого раскинулись перед нами.

Ребята начинают подъём якоря в лагерь по гигантским ступеням, выступающим из монолита острова и достигающим тридцатиметровой высоты. Уступы между ними совсем небольшие — от 50 сантиметров до метра, и поэтому подъём двухсоткилограммового металлического якоря для шестерых человек не представляет особого труда. Ступень за ступенью идёт вверх циклопическая лестница, почти незаметная из воды, но отчётливо просматривающаяся сейчас, когда мы стоим внизу, на самой нижней горизонтальной ступени. Природа как будто специально построила этот подъём.



Первые исследователи острова Г.Келлер (слева) и Н.Н.Мурзакевич

В тот момент, когда я подумал о природе, меня как током ударило. Подъём и причал рядом! Подбежав к краю плиты, ныряю. В двух метрах от поверхности натыкаюсь ещё на одну, уходящую горизонтально в море, плиту. Она небольшая, от берега отступает всего метров на пять, но очень широкая. Ныряю еще и ещё. Вот он, естественный причал, к которому могло подойти любое большое судно и выгрузить свой тяжёлый груз. Павел, стоя на берегу, недоумённо смотрит на мои барахтанья, и в его глазах отражается мысль о настигшем меня солнечном ударе. Подробно рассказываю о своих догадках. Теперь ожесточённо барахтаемся вместе, а затем несколько раз поднимаемся и спускаемся по ступеням. Единственное, что портит картину, это верхняя плита. Она очень маленькая, всего метр на метр, и на ней особенно не развернёшься. Но ведь могла она быть и больше! На краю отчётливо видны следы сколов. От места подъёма до маяка всего 100 — 120 метров ровной дороги. Закончив осмотр, возвращаемся в лагерь.

Почти по всей длине наружной стены маяка Сергей Сергеев прорыл неглубокий ров, а в двух местах дошёл до самой породы. Мокрый, измученный, весь в пыли, он сидит на краю рва и сверяет свои зарисовки с выполненными работами. Кирка и лопата, не менее уставшие, чем он, мирно покоятся невдалеке. Сообщаем о наших результатах. Видно, что они не вызывают у него большой радости, но что делать — нам сегодня повезло больше.

В лагере четверо. Роман предлагает нам обед, а сам, улыбаясь, берётся за инструменты. За все дни пребывания на острове ему так и не удалось принять участие в проводимых исследованиях.

Видя, что все копают, ныряют, спускаются по отвесным скалам к гротам, горячо спорят по каждому вопросу, сказал:

— Присмотрите за супом. Я скоро вернусь.

От таких опрометчивых действий повара приунывший Сергей развеселился. Вспомнив свой тяжёлый труд, он глубокомысленно изрёк:

— Пусть копает — это не картошку чистить.

То, что произошло дальше, утвердило меня в мысли о том, что прогрессом руководит лень. Роме совершенно не хотелось ходить далеко, да и копать тоже, и он, выйдя во двор маяка, подошёл к небольшому пятачку незаасфальтированной земли, несколько раз взмахнул киркой, затем нагнулся и, расчищая образовав-



Фрагмент краснофигурной керамики

шуюся ямку, позвал нас. Прошло всего несколько минут, и отчётливо стали видны контуры плиты, да какой плиты — мраморной! Приостановив работу, решили без специалистов плиту не извлекать.

Хорошая весть всегда разносится молниеносно. Уже через десять минут все члены экспедиции в сборе и, обступив находку, стали высказываться по вопросу, как вести раскоп. Сдержав напор, археологи очень аккуратно ножами стали обкапывать плиту. Серёжа, размахивая киркой и пытаясь поддержать освобождённый край, повторял:

— Везёт же людям! А я? Сколько труда! Почти весь остров перекопал. Сколько труда...

Начал вырисовываться контур плиты, по форме напоминающей букву «Г». Наконец она полностью освобождена от земли, и крепкие руки вынимают её из ямы. Плита хорошо сохранилась. На боковых гранях видны отверстия для свинцовых стержней, с помощью которых плиты соединялись между собой. Найденная плита принадлежала угловой кладке храма. Теперь уже нет сомнений — храм был построен из мрамора, привезённого на остров. Если нам повезёт и дальнейшие поиски подтвердят предполагаемое место выгрузки мраморных блоков, то мы будем знать и место подъёма, и место, где проходила древняя дорога. Сколько открытий и находок в один день! Решено было на сегодня все работы прекратить и подвести первые итоги. К тому же завтра по предложению телевизионщиков я отправляюсь вместе с ними на Большую землю, чтобы участвовать в подготовке передачи о тайнах легендарного острова.

Как обычно, вечером — слово археологам. По их мнению, остров начали посещать с VI в. до н. э., а храм был построен приблизительно в III—II вв. до н.э. из привозного материала — частично известняка, частично мрамора. Крыша была покрыта лакированной черепицей. Хозяйственные постройки находились на другом конце острова. Произведенные раскопки показали, что люди жили на острове очень длительный период, начиная с IV в. до н. э.

Геологи и спелеологи осмотрели и промерили существующие гроты и окончательно утвердились в первоначальном решении. Искусственных выработок на острове нет, но существующие естественные вполне могли служить тайниками и хранилищами. К сожалению, всё, что в них могло храниться, уничтожено задолго до нашего времени морской водой.



Свинцовые и каменные фрагменты древних якорей

Пока меньше удач выпало на долю подводников: шесть средневековых якорей, один из которых поднят и будет перевезен в музей, небольшое количество осколков амфор в южной бухте, средневековые пушечные ядра. Разговор прервал усилившийся крик чаек, огромная стая которых поднялась над островом. Выйдя из маяка, мы провожаем взглядом птиц, посетивших легендарный остров. Они летят в другие страны. Но и после этого скалы остались светло-серыми. Налёт птичьего помёта придал им этот оттенок, и с высоты маяка остров оставался белым, как будто птицы и не улетали.

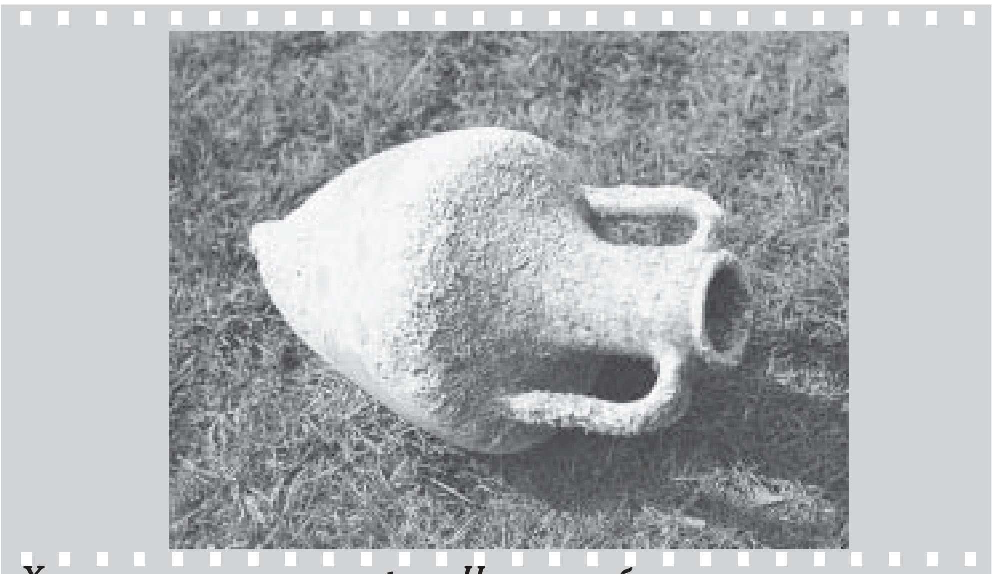
Мы поделились с членами экспедиции своими выводами и наблюдениями относительно пристани для выгрузки строительного материала, известняковых и мраморных блоков, капителей, карнизов. Рассказ вызвал новые споры. Большинство было согласно со сделанными выводами, и назавтра район поиска подводников было решено сосредоточить на Золотом пляже. Находки в виде мраморной плиты или известкового блока подтвердили бы наши догадки. В эти минуты я очень пожалел, что не смогу участвовать в этих поисках.

Близился вечер, и большинство ребят, приняв предложение гостеприимных хозяев, отправились в баню. Несколько человек, в том числе и неразлучные археологи, отказавшись от бани, пошли на противоположную часть острова, где на самом берегу открывался замечательный вид на море и заходящее солнце. Вода как будто светилась изнутри.

Разговор шёл о греческих городах-колониях: Ольвии, Тире, Истрии, об их связи между собой и с родиной — Грецией. Забытые города, забытые маршруты мореплавателей, забытое искусство строительства кораблей... Первые описания народов, населявших Причерноморье, первые описания берегов... Арриан, составивший первую лоцию, включавшую в себя не только наблюдения автора, но и легенды, передающиеся из поколения в поколение…

— Вот бы построить корабль и пройти маршрутами древних. Что скажете, ребята?

— А почему бы и нет? — поддержал меня Сергей Фатеев. — Знаете, я много лет работал в городе Петрозаводске. Так там есть клуб «Полярный Одиссей», руководит им Валерий Дмитриев. Два года назад они построили поморский коч по старинной технологии и плавали на нем к холодному Шпицбергену.



Хорошо сохранившаяся амфора. Находка рыбаков в акватории острова

— Неужели?! Вот здорово! А если и нам попробовать? Взять и построить греческую галеру.

Все замолчали, после чего началось оживленное обсуждение. Я и подумать в ту минуту не мог, что под звездами над Змеиным родился будущий проект.

Вернулись мы в лагерь поздней ночью, но застали всех бодрствующими. Собравшись в кружок, свежие после бани ребята слушали морские байки, которые рассказывал Георгий, страстный любитель рыбной ловли, неоднократно кормивший всю экспедицию свежей рыбой. После очередного дружного взрыва смеха он сказал: «Предлагаю загадку: древние поговаривали, что Понт Эвксинский изобилует множеством рыбы, потому что в нём не водятся хищники. Какой вид хищников развёлся в Чёрном море за прошедшие две тысячи лет и истребил всю рыбу?». Не давая долго думать, автор загадки еле слышно выдыхает: «Хищники — это же мы сами!».

Что-то смеяться не хочется. Оскудело наше море, и виноваты в этом, конечно, мы сами, уничтожившие богатейшие морские запасы, загрязнившие морскую воду. Как бы через десять-двадцать лет не стал «Понт Эвксинский» опять «Понтом Аксинским» — «морем негостеприимным», как бы не начал убивать людей, только уже не штормами и ветрами, а ядом, накопившимся в его воде.

А ведь когда-то древний автор Оппиан в сочинении «О рыбной ловле» писал: «Когда икроносные рыбы весной наполняются детородным веществом, то одни из них спокойно остаются каждая на своём месте, но многие, собравшись, устремляются по одному общему пути в Понт Эвксинский, чтобы там родить детёнышей. Этот залив преснее всякого другого моря, будучи наполняемый бесчисленными многоводными реками. В нём удобные и многопесчаные пристани, изобилие корма, тихие берега, полые скалы, илистые пещеры, тенистые косы и вообще, что особенно любят рыбы, в нём не водится ни страшных чудовищ, ни каких-либо гибельных для рыб животных, ни враждебных мелкой рыбешке полипов, крабов или морских раков. Водятся в нём немногочисленные дельфины, но тоже более безопасные, чем другие породы морских животных, и безвредные. Поэтому это море чрезвычайно любимо рыбами, и они очень спешат плыть туда».

Прав подводник, хищники мы. Не задумываясь, могли разрушить античный или средневековый памятник, отравить реки и целые моря, истребить виды жи-



С.Осадчий *Чайки, «укрывшие» скалы*

вотных и рыб. Терпение природы не беспредельно, и она уже начинает мстить.

Начинаем прощаться. Корабль придёт за нами в 5 часов, и будить ребят рано утром не хочется. Прощаясь, вспоминаю свои опасения: сложатся ли в коллективе отношения, станем ли мы друзьями? Можно с уверенностью сказать: таинственный остров очень сдружил всех. Уважительное, доброе отношение друг к другу, взаимовыручка и взаимопомощь создали прекрасный микроклимат, и расставаться совсем не хотелось.

Обстоятельный разговор состоялся с подводниками, которых я просил внимательно обследовать часть небольшой бухты Золотого пляжа, где могла находиться пристань для разгрузки крупных каменных блоков, из которых строили храм Ахилла.

Ранним утром мощный прожектор осветил здание маяка, дав нам сигнал о подходе корабля. На лодке мы подплыли к судну, находящемуся в 500 метрах от берега. На море небольшое волнение, и забраться на борт корабля оказалось непросто.

Я вновь подумал: «А как же перегрузить в открытом море многотонные каменные блоки? Нет, должна существовать пристань, и Золотой пляж самое удобное для неё место».

Поздней ночью, добравшись домой, записываю всё увиденное на острове. С нетерпением буду ждать возвращения остальных.

Через три дня программа вышла в эфир. Самым смешным было то, что ведущий в заключение добавил:

— Сейчас, когда мы ведём свой репортаж, члены экспедиции возвращаются домой.

Его слова были далеки от действительности. Понт Эвксинский показал свой крутой нрав, и разыгравшийся шторм не дал возможности произвести пересадку членов экспедиции и груза на стоящую возле берега баржу. Выручили вертолётчики, выполнившие в этот день несколько рейсов.

Зная о шторме, совершенно не ожидал увидеть Павла, вошедшего в кабинет. Не здороваясь, он воскликнул:

— Ты счастливчик, мы нашли мраморную плиту на Золотом пляже. Едем скорее в музей.

Мой друг захромал, направляясь к выходу.



В.Горшков готовится к подводной съемке

— Почему ты хромаешь?
— Потом. Всё потом узнаешь...

Мы опять все вместе. На столе лежит мраморная плита с рельефом в виде крыла птицы. Павел начинает свой рассказ:

— Утром, когда вы уехали, мы все решили отдохнуть на Золотом пляже и понаблюдать за работой подводников, которые начали погружение в акватории пляжа. Чёрное пятно резиновой лодки покачивалось на волнах метрах в ста от берега. Один за другим уходили под воду аквалангисты, как вдруг кто-то из них вынырнул и поплыл к берегу. Одновременно на лодке началось какое-то движение, один из гребцов вывалился за борт. Через несколько минут подплывший к берегу рассказал, что во время последнего спуска невдалеке от берега был замечен занесённый илом предмет с каким-то рельефом, скорее всего это мраморная плита. Все бросились поближе к берегу и стали напряжённо всматриваться в море, пытаясь уловить, что делают водолазы. Особенно волновались археологи, оценивая огромную важность подобной находки. На берегу воцарилась тишина. Все замерли, боясь спугнуть удачу. Тем временем руководивший спусками Сергей Осадчий пошёл под воду и застропил находку. Вскоре она была поднята и перевезена на берег. Радости не было предела. Сергей Охотников, осмотрев плиту, зааплодировал. Да, безусловно, такая находка окупила все затраты на проведение экспедиции и подтвердила предположения о существовании на Золотом пляже пристани. К сожалению, зарядка аквалангов подходила к концу и продолжать подробные поиски было невозможно.

Все хотели сфотографироваться рядом с находкой. Конечно, и я тоже. Поставил её рядом вертикально и не заметил, как сам же зацепил её. Это и есть ответ на твой вопрос, почему я хромаю.

Рассказ моего друга подошёл к концу. К сожалению, на Золотом пляже работы больше не велись, так как начавшийся шторм не дал возможности проводить подводные спуски. Собранный материал — мраморные плиты, средневековый якорь, большое количество керамики — был перевезен на Большую землю.

Экспедиция закончила свою работу, и стало казаться, что остров уже не такой загадочный, как раньше. Однако исследования, проведенные после этой экспедиции, подтвердили обратное. Скала Ахилла хранила в себе еще много нераскрытых тайн.



С.Сергеев в ожидании погрузки на гидрограф



Глава 1. *По следам Арриана*

Экспедиция завершена. Я вышел на работу, но что-то не дает мне покоя. Это «что-то» — идея строительства древней лодки и совершения на ней походов по морям и океанам. По вечерам я вчитываюсь в историю Черноморского бассейна, раз за разом посещаю археологический музей. Довольно быстро в моем воображении складывается интересная картина давно канувших в лету времен... Только изучение античных источников позволит правильно выбрать маршрут для будущего плавания. Вероятнее всего, именно выбор маршрута и определит тип древнего корабля. Но всему свое время... Вначале немного античной истории и географии.

Черноморский бассейн находится на границе Европы и Азии и отличается по своим природным и климатическим условиям от морей Средиземноморья. Берега Понта Эвксинского мало изрезаны. В отличие от Эгейского и Адриатического морей в нем лишь несколько островов, ландшафт прилегающей полосы очень разнообразный: засушливые степные просторы, влажные низменности речных дельт, горы, спускающиеся крутыми обрывами прямо в море. Вблизи речных стоков частая смена ветров, различные глубины морского дна создают сильные штормовые волнения, особенно отличающиеся своей свирепостью в холодное время года, когда температура воздуха опускается ниже нуля.

Необычные особенности Черноморского бассейна наложили свой отпечаток и на развитие кораблестроения и мореплавания в опасных водах. Местные жители строили узкие легкие ладьи, способные вместить 20 — 30 человек. Причем делали их без единого гвоздя. Корма и нос круто загибались вверх. Края бортов располагались близко друг к другу, сам же корпус расширялся от верхней части к низу. Во время штормов борта наращивали досками, которые образовывали покатую крышу, оберегавшую судно от волн. В них же были сделаны отверстия для весел. В непогоду высоко загнутые корма и нос позволяли пристать к берегу любым концом и быстро вытащить судно или, маневрируя, ставить его носом или кормой к волне.

Познакомившись с судами варваров, греки переняли некоторые элементы их конструкций. Практически без изменений оставили основные элементы греческих судов и римляне. У греков, а позже и у римлян, были крупные парусные суда с высоко поднятой кормой, водонепроницаемой палубой, под которой находился трюм, прямым парусным вооружением и несколькими якорями. Борта смолили и окрашивали. Подводная часть корабля покрывалась для предохранения от гниения и обрастания.

На загадочном острове при загадочных обстоятельствах родилась идея построить копию античного корабля и пуститься в плавание по необъятным просторам Черного моря маршрутами античных мореплавателей. Даже рабочее название экспедиции дали необычное — «По следам Арриана».

Так кто же такой Арриан, чьим маршрутом мы собрались идти?

Писатель, военный, мореплаватель, консул и даже жрец Квинт Эппий Флавий Арриан создал интереснейшие, изобилующие уникальными фактами произведения «Поход Александра», в котором описывается путь Александра Македонского в Индию, «Перипл Понта Эвксинского» — древнейшая лоция Черного моря, монументальные труды «История Вифинии», «История парфян», к сожалению, не дошедшие до нас.

Флавий Арриан родился около 90—95 гг. в богатой римской семье, проживавшей в городе Никодемии, расположенном в провинции Вифиния, в Малой Азии. Получил прекрасное образование, в совершенстве знал греческий и латинский языки, серьезно занимался изучением философии. О нем сохранилось очень мало автобиографических сведений. Известно, что, еще не достигнув тридцатилетнего возраста, Арриан получил звание консула, и с 131 по 137 гг., как личный легат императора Адриана, управлял Каппадокией — одной из важнейших провинций в Малой Азии. В своем родном городе Никодемии он был избран жрецом богинь подземного царства Деметры и Персефоны.

Во время экспедиции на Змеином мы очень много говорили о судьбе этого замечательного человека, достигшего больших успехов в службе, ставшего доверенным лицом императора и вдруг неожиданно оставившего военную и политическую карьеру и отдавшего себя литературе. Не знаю почему, но у меня внешний облик Флавия Арриана ассоциировался с Ахиллом Понтархом — бесстрашным,



Мраморная плита с орнаментом

Верные стражи острова — рыболовецкие сейнеры

непоколебимым златокудрым мужем, баловнем судьбы, способным как на прекрасные, так и на дурные поступки. Этакий античный авантюрист, бросивший вызов богам, людям и стихии. Как и его божественный предшественник, он прошел через арену многих политических событий и военных баталий и вдруг по воле судьбы уединился от мира, как и Ахилл. Но не после настоящей, а после политической смерти возник из пепла на острове, название которому — Литературный.

Невозможно, конечно, сравнить знания и опыт античных мореходов и римского консула, избороздившего Черное море. Римские военные корабли были расквартированы по всему Понту, поддерживая при необходимости сухопутные военные силы. Кроме того, вели постоянную борьбу с морскими разбойниками, контролировали караванные пути.

Но какие же сведения мог почерпнуть Арриан, начиная изучать Эвксин?

Знаменитый митрополит фиссалоникский Евстафий, живший во второй половине XII в., изучив многих античных авторов, составил «Комментарий к «Землеописанию» Дионисия», который жил и писал в одно время с Аррианом и служил тому же императору Адриану. Читая «Землеописание» и «Комментарий…», вполне доподлинно можно представить общую картину о нраве Понта, обычаях народов, проживающих на его берегах. Дионисий писал: «Этот пролив (Боспор Фракийский) уже всех прочих, которые находятся в волнистом море. По мифическому преданию, здесь безбожные Кианейские скалы, двигаясь в море, с шумом ударяются одна о другую. За ним широко открывается людям обширный Понт, образующий пространный залив к востоку; в этом море пути имеют косвенное направление, будучи всегда обращены к северу и востоку.

Посредине с обеих сторон выдаются в море два мыса: один — южный, называемый Карамбисом, другой — северный, возвышающийся над Европейской землей и называемый туземцами Бараньим Лбом. Оба эти мыса сближаются друг с другом, хотя и не слишком близко, а на такое расстояние, какое грузовое судно проходит в три дня. Отсюда можно увидеть, что Понт состоит как бы из двух морей и по своей округлости похож на сгиб согнутого лука. Правый берег представляет собой тетиву, так как описывает прямую линию, и только один Карамбис выходит за эту линию и смотрит к северу; вид же рогов представляет левый берег, который извивается двумя изгибами, похожими на рога лука. К северу



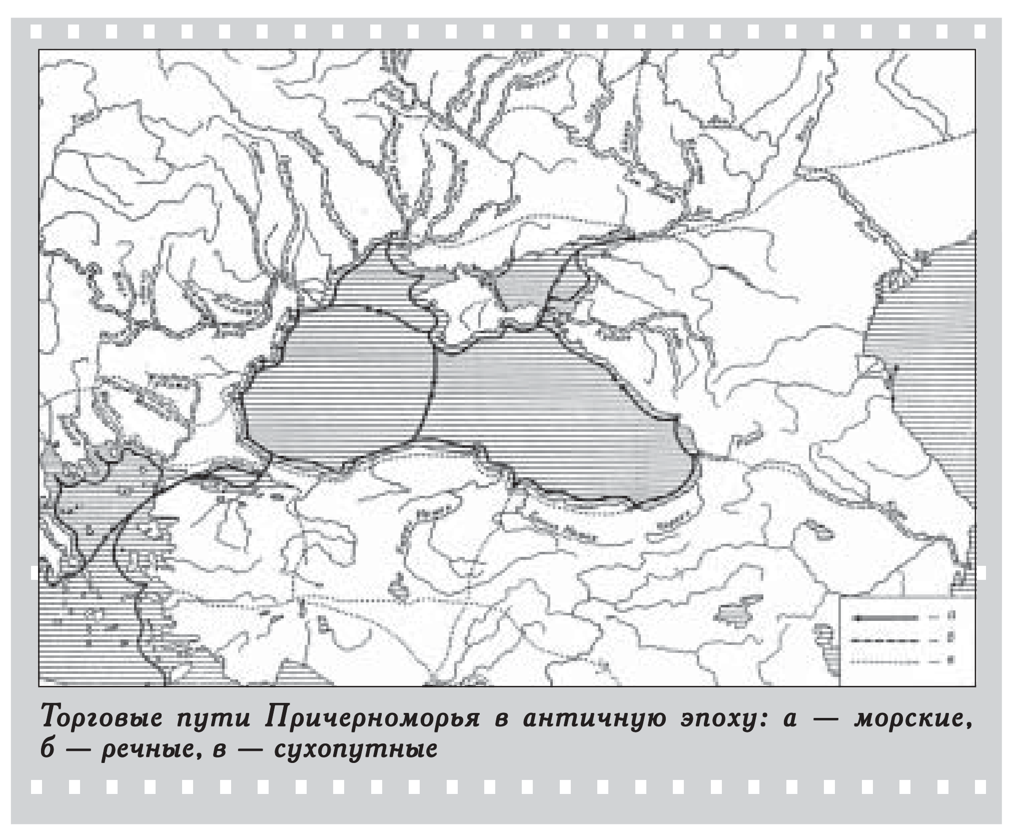
До свидания, остров!

от Понта разлились воды Меотиды, которую называют матерью Понта, так как из нее выходит огромная масса воды прямо через Киммерийский Боспор, по которому живет много киммерийцев, у холодной подошвы Тавра».

Однако автор ошибается, считая, что Черное море питается через Киммерийский Боспор — Керченский пролив водой из Азовского моря — Меотиды, но общее впечатление о Понте Эвксинском очень правдоподобно. Комментируя «Землеописание», Евстафий писал: «Нужно знать, что Эвксинский Понт древним, вследствие незнакомства с ним, казался самым большим из морей, и отправлявшиеся туда считались едущими за край света, как и ездившие за Геракловы Столпы; тогда принимали это море как бы за другой океан, и путешествие туда считалось путешествием в океан. Поэтому, как было сказано, он преимущественно перед другими морями назывался специально «Понт», как называет его и наш поэт в выражениях: «правая часть Понта» или «называют матерью Понта», или «неизмеримые воды Понта». Вследствие же его негостеприимства и опасностей плавания отправиться в Понт значило то же, что идти на великое несчастье, как говорят и древние; это мнение остается в силе и по настоящее время».

Большой интерес представляет и следующая трактовка «Землеописания» Евстафием: «Пути Эвксинского Понта идут вкось, всегда смотря к северу и востоку, и с обеих сторон его выдаются две косы, т.е. высокие мысы: один южный — Карамбис, в земле пафлагонов, сохраняющий и до наших дней свое старинное название, а другой северный — Бараний Лоб, уже упомянутый выше, где-то в Киммерийской земле.

Эти два мыса, лежащие таким образом один против другого, высоко поднимаются и далеко вдаются в море и отстоят один от другого на три дня плавания грузового судна. Однако и они оба сходятся друг против друга почти так же, как

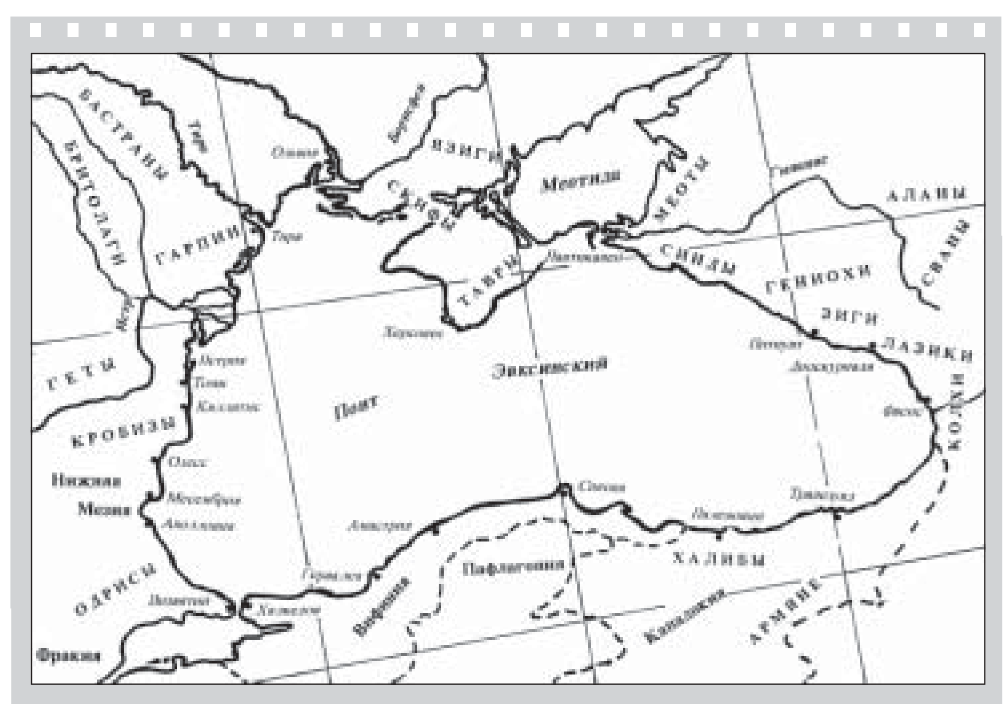


Торговые пути Причерноморья в античную эпоху: а — морские, б — речные, в — сухопутные

Блуждающие скалы, так что вследствие этого Эвксин плывущим с обеих сторон представляется как бы состоящим из двух морей, так как этими двумя мысами образуется преграда для зрения, как бы в виде стены, так что едущим и с востока на запад, и с запада на восток кажется, что море оканчивается этими мысами, так как взор их не простирается по ту сторону, но когда те и другие очутятся посередине между мысами, тогда для них становится видимой остальная часть моря, как бы открывшееся другое море, которого раньше не было видно; ибо вследствие такой противоположности мысов Эвксин смотрящим издали кажется разделенным на два моря, суживаясь с обеих сторон в виде пролива, и, таким образом, оно представляется двойным морем, как говорит где-то и Софокл. Древние же писатели говорят об этом короче и резче: «Геллеспонт изливается на севере в Пропонтиду, а эта — в Эвксин, который как бы состоит из двух морей, ибо посередине его выдвигаются два мыса, отстоящие один от другого приблизительно на две тысячи пятьсот стадиев. Они суживают находящийся между ними пролив и образуют два больших моря».

Хорошее знание географии с одной стороны, но и большие преувеличения с другой слились воедино в этом отрывке. Сравнивая расстояния между Блуждающими скалами — Кианеями и мысами Карамбис и Бараний Лоб, и античный, и средневековый авторы расписываются в своем незнании. Что ввело их в заблуждение — плод собственной фантазии или результат схематических изображений древних картографов, определить уже невозможно. В действительности, такое разделение Черного моря двумя небольшими мысами, лежащими к тому же строго друг против друга, было бы чрезвычайно неестественным. У самих мореплавателей подобное впечатление создаться, конечно же, не могло.

Будучи образованным человеком, Арриан должен был быть знаком с «Зем-



Племена и народности, проживавшие по берегам Черного моря, упоминаемые в «Географии» Страбона

леописанием», знал он и «Историю» Геродота, «Географию» Страбона, «Историю» Полибия, но все эти произведения наряду с правдивыми фактами несли в себе много вымысла, ошибочных представлений, не соответствовавших реальной действительности. Полибий считал, что Меотида и Понт Эвксинский вследствие впадающих в него больших рек Истра, Гипаниса, Борисфена вскоре обмелеют, будучи занесенными илом и песком.

Он писал: «Мы утверждаем, что Понт издревле и поныне заносится (илом), а со временем и Меотида, и они будут совершенно занесены, если, конечно, в этих местностях останутся те же природные условия и причины заноса будут действовать постоянно.

В самом деле, так как время бесконечно, а эти водные бассейны повсюду имеют свои пределы, то очевидно, что даже при ничтожных наносах они с течением времени будут совершенно наполнены... Если же наносы будут совершаться не в ничтожном количестве, а в очень большом, то наше предсказание исполнится не в отдаленном будущем, а вскоре. Это, очевидно, и происходит на самом деле.

Занесение Меотиды представляет уже осуществившийся факт: глубина ее в наибольшей части достигает только пяти или семи оргий, почему и плавание по ней же невозможно для больших судов без лоцмана. Быв первоначально морем, слившимся с Понтом в одно, как единогласно свидетельствуют древние, она теперь представляет собой превосходное озеро вследствие того, что морская вода вытеснена наносами и вода впадающих рек получила перевес. Подобное случится и с Понтом и даже уже происходит в настоящее время, но вследствие огромной величины водоема не слишком заметно для большинства; однако для наблюдающих даже не особенно внимательно это явление заметно и теперь».

Спорили между собой по этому вопросу географ Страбон и физик Стратон. Так, Страбон писал: «...(Эратосфен) одобряет мнение физика Стратона, а также лидийца Ксанфа.

Последний говорит, что при Артаксерксе случилась сильная засуха, так что высохли реки, озера и колодцы; что он сам знает во многих местах вдали от моря камни в виде раковин, отпечатки «морских гребней» и «херамид» и болота с морской водой в Армении, области митиенов и нижней Фригии, вследствие чего и убежден, что эти равнины некогда были покрыты морем».



Греческие галеры. Изображение на краснофигурном сосуде

Стратон еще более входит в рассмотрение причин, говоря, что, по его мнению: «Эвксин прежде не имел прохода у Византия, но что впадавшие в него реки прорвали его силой своего течения и затем вода излилась в Пропонтиду и Геллеспонт... Затем он говорит, что Понт чрезвычайно мелок, а Критское, Сицилийское и Сардинское моря очень глубоки: так как в Понт течет множество огромных рек с севера и востока, то он наполняется илом, а прочие моря остаются глубокими, что поэтому-то вода Понтийского моря очень пресная и течение его совершается в те места, где понижается дно.

С течением времени весь Понт может быть занесен илом, если сохранятся подобные течения: ведь и теперь уже имеет вид болота часть левой стороны Понта, именно Салмидесс, называемые у моряков Грудями местности у Истра и Скифская пустыня... Вообще, не согласно с законами физики уподоблять море рекам: ибо реки текут по наклонному руслу, а море стоит без покатости. Проливы имеют течение по другой причине, а не потому, что ил, наносимый из рек, возвышает морское дно.

Заносы ила образуются у самих устьев рек, как, например, у устьев Истра (Дуная. — **Прим.авт.**) так называемые Груди...

(Обмелению. — **Прим.авт.**) содействуют и другие потоки. У устьев Фасиса колхидское побережье песчаное, низменное и топкое, у Термодонта и Истра — вся Фемискира, равнина амазонок и большая часть Сидены, то же бывает и у других рек...».

Нам неизвестно мнение самого Арриана, чью сторону в этом споре он разделял, но основные представления о размерах Понта, городах и народах, проживавших на его берегах, он получил у античных авторов. Об основных измерениях Понта писали многие авторы, подробнее всех — Геродот, Полибий, Страбон.

«Отец истории» писал: «Из всех морей Понт Эвксинский — самое замечательное: в длину оно имеет 11100 стадий, а в ширину, в самом широком месте - 3300 стадий; устье этого моря имеет в ширину 4 стадия, и длина этого устья или пролива, который именно и называется Боспором и через который был наведен мост, простирается до 120 стадий. Боспор тянется до Пропонтиды, а Пропонтида, имея в ширину 500 стадий и в длину 1400, впадает в Геллеспонт, который в ширину (в узком месте) имеет 7 стадий, а в длину 400. Геллеспонт изливается в



Римская диера

широкое пространство моря, которое называется Эгейским.

Измерено это следующим образом: корабль в длинный день обыкновенно проходит не более 70000 оргий, а в ночь — 60000. (Оргий — 1/100 стадия. — **Прим.авт**) Между тем от устья Понта до Фасиса (это наибольшая длина Понта) 9 дней и 8 ночей — 11100 стадий. До Фемискиры на реке Термодонте от Синдики (здесь наибольшая ширина Понта) — 3 дня и 2 ночи плавания, а это составляет 330000 оргий, или 3300 стадий. Таким образом измерены мною этот Понт, Боспор и Геллеспонт и имеют вышеописанный вид. Понт образует также озеро, изливающееся в него и лишь немногим меньше его самого; оно называется Меотидою и матерью Понта».

Полибий добавлял: «Море, называемое Понтом, в окружности имеет почти 22000 стадий и два противолежащих одно другому устья — одно из Пропонтиды, другое из Меотийского озера, которое само по себе имеет в окружности 8000 стадий... Устье Меотиды называют Киммерийским Боспором; оно имеет в ширину 30 стадий, а в длину 60, и на всем протяжении мелководно. Подобно этому устье Понта называется Фракийским Боспором. Началом этого устья со стороны Пропонтиды служит расстояние между Халкедоном и Византием в 14 стадий...».

Обобщил сведения античных авторов Страбон: «Эгейское море и Геллеспонт изливаются к северу в другое море, которое называют Пропонтидой, и это — опять в другое, именно в так называемый Эвксинский Понт. Этот последний состоит как бы из двух морей: почти посредине его выдвигаются два мыса, один — из Европы, с северной стороны, а другой, противоположный этому, — из Азии; они суживают находящийся между ними пролив и образуют два больших моря. Европейский мыс называется Бараний Лоб, а азиатский — Карамбис: они отстоят друг от друга приблизительно на 2500 стадиев. Море к западу от них имеет в длину от Византия до устьев Борисфена 3800 стадиев, а в ширину — 2800; в нем есть остров Белый.

Восточное море имеет продолговатую форму и оканчивается узким заливом у Диоскуриады, имея в длину 5000 стадиев или немного больше, а в ширину — около 3000. Окружность всего моря равняется приблизительно 25000 стадиев. Некоторые уподобляют форму этой окружности натянутому скифскому луку, приравнивая к тетиве так называемые правые части Понта, а остальной берег — рогу



Прорисовка ахейских кораблей

лука, имеющему двойной изгиб: именно, верхний более округленный и нижний более прямой; так, говорят они, и этот берег образует два залива, из которых западный гораздо круглее другого.

Выше восточного залива к северу лежит Меотийское озеро, имеющее в окружности 9000 стадиев или даже немного больше».

Множество описаний в чем-то схожих, в чем-то отличных друг от друга, преувеличение размеров, неточность самих измерений, разная величина меры длины — стадия — у разных авторов приводили к путанице и ошибкам. Можно предположить, что это послужило причиной создания лоции. Интересен в этом случае такой вопрос. Кто проявил инициативу в создании лоции? Сам ли Арриан обратился к императору и получил разрешение или это был приказ, посланный из Рима? Была ли такая острая необходимость в составлении перипла?

Греческие и римские корабли избороздили Понт, знали досконально все бухты, пристани, якорные стоянки. Страбон детально описал побережье Черного моря, расстояния между населенными пунктами, народы, населяющие его берега. Существовал и древнейший из периплов Черного моря, составленный афинянином или, во всяком случае, для афинян, плавающих в Черном море с торговыми интересами. Перипл этот называют периплом Псевдо-Скилака. Сохранившееся под именем Скилака сочинение, как считают ученые, его перу не принадлежит, а написано кем-то другим во второй половине IV века до н. э. и дополнено позднейшими вставками.

Помимо перипла Псевдо-Скилака, интереснейшие сведения содержатся в сочинении Псевдо-Скимна, «Естественной истории» Плиния Старшего и работах других авторов. Однако самым интересным для изучения, да и самым подробным источником является «География» Страбона. Чтобы понять досконально перипл Арриана, необходимо было, на наш взгляд, выстроить сделанные в разных главах «Географии» описания побережья Понта по пути из Византия в Византий, то есть пройти маршрутом Арриана по описаниям Страбона.

Но сначала несколько строк о знаменитом греческом географе и историке. Страбон родился в 64/63 гг. до н. э., был современником образования Римской империи и конца эпохи эллинизма. Происходил род Страбонов из крупного эллинистического центра с большим греческим населением — Амассия в Понте. Чле-



Модель «Арго». Автор А.М.Бризинский

Прорисовка ахейского боевого корабля

ны семьи Страбонов занимали высшие должности у понтийских царей, и благодаря высокому положению и благосостоянию будущий великий географ получил прекрасное философское образование и смог посвятить жизнь изучению науки и путешествиям.

Начиная с юных лет, Страбон объездил много стран и всюду вел наблюдения и делал записи. Доподлинно известно, что он проехал от Армении до Сардинии и от Черного моря до Эфиопских гор на Верхнем Ниле, написав «Исторические записки», к сожалению, не дошедшие до нас, и «Географию».

В своих сочинениях Страбон очень большое место уделил Черному морю — морю гостеприимному. Описания побережья, городов и народов, как уже отмечалось, содержатся в различных главах «Географии». Умер замечательный историк, путешественник и географ в 23/24 гг. н. э.

В то время, когда величественная Греция уже 100 лет находилась под господством Римской империи, а в 30 г. до н.э. пало последнее царство египетских Птолемеев, греческие понтийские города еще продолжали сохранять определенную независимость. Когда Эллада представляла поле развалин с величественными памятниками прошлого, экономические и культурные центры переместились с Балканского полуострова в Италию, Малую Азию, на берега Понта Эвксинского, где города, основанные задолго до этого греками, продолжали сохранять экономическое благосостояние и вели интенсивную культурную жизнь. По пути из Византия вокруг Понта шла густая цепь городов: Халкедон — Гераклея — Синопа — Амис — Котиора — Трапезунт — Фасис — Диоскуриада — Питиунт — Горгиппия — Фанагория — Пантикапей — Феодосия — Херсонес — Керкинитида — Ольвия — Никоний — Тира — Истрия — Томы — Каллатис — Одесс — Месембрия — Аполлония — Салмидесс. Каждый имел свою историю, традиции, многовековое прошлое.

Учитывая запустение Греции, можно с уверенностью сказать, что накопленные тысячелетней историей культурные и духовные ценности во времена Страбона были сконцентрированы на Черноморском побережье, исходя из этого в «Географии» им уделяется такое повышенное внимание.

Итак, начнем предполагаемый маршрут, который еще должен был пройти путешественник Арриан, с описаний побережья в «Географии», что, не исключе-



Одиссей и сирены

Проект «Арго». Авторы Т.Северин и К.Мьюди (вид сбоку)

но, и могло быть при подготовке его экспедиции.

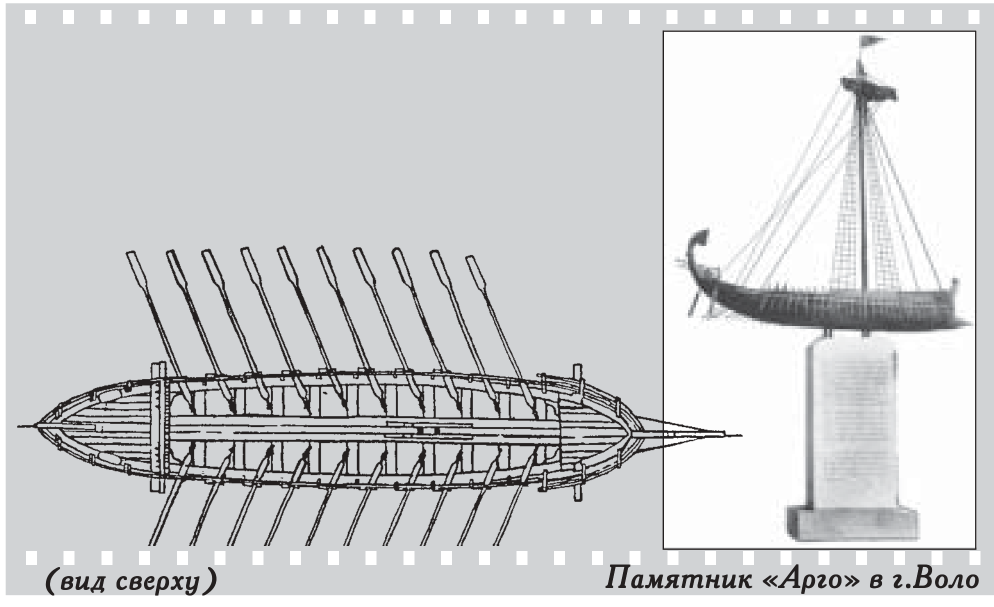
Страбон пишет, что если плыть из Пропонтиды в Эвксинский Понт, то слева лежат местности по соседству с Византием, а справа находятся пограничные с Халкедоном области. Первыми здесь живут вифинцы, потом мариандины, затем до реки Галиса — пафлагонцы и, наконец, каппадокийцы, что на Понте, и следующие за ними народности вплоть до Колхиды. Все эти области называются «правой стороной» Понта Эвксинского.

Первым из городов он упоминает Гераклею — «город с хорошими гаванями и вообще заслуживающий упоминания, так как он даже высылал колонии, ведь Херсонес и Каллатида — его колонии. Сначала он был самостоятельным городом, потом некоторое время находился под властью тиранов, затем снова вернул себе свободу. Впоследствии город подчинился господству римлян и им управляли цари. Город принял римскую колонию, которая заняла часть самого города и городской области» и «...входит в состав понтийской провинции, соединенной с Вифинией.

Между Халкедоном и Гераклеей течет несколько рек, среди них Псиллис, Кальпа и Сангарий. Истоки Сангария находятся вблизи селения Сангия, приблизительно в 150 стадиях от Петиунта. Протекает эта река через большую часть территории Фригии Эпиктет, а также через часть Вифинии, так, что от Никодемии она находится немногим больше, чем в 300 стадиях в том месте, где с ней сливается река Галл, начинающаяся у Модр во Фригии на Геллеспонте. Это та же самая страна, что и Фригия Эпиктет, прежде ею владели вифинцы. Увеличившись и став судоходной рекой (хотя в старое время она не была судоходной), Сангарий при устье образует границу Вифинии. Перед этим побережьем расположен остров Финия. В Гераклейской области растет аконит (растение с полным стеблем). Город этот находится приблизительно в 1500 стадиях от халкедонского святилища (святилище Юрия) и в 550 — от Сангария.

Тией — городок вовсе не стоил бы упоминания, если бы оттуда не происходил Филетер, родоначальник рода Атталидов. Затем следует река Парфиний, которая течет по местности, покрытой цветами, отчего она получила свое имя. Истоки реки находятся в самой Пафлагонии. Далее идут Пафлагония и Энеты.

Границей пафлагонцев на востоке является река Галис, которая течет, соглас-



(вид сверху) *Памятник «Арго» в г.Воло*

но Геродоту, «с юга между сирийцами и пафлагонцами и впадает в так называемый Эвксинский Понт», сирийцами же он считает каппадокийцев. Действительно, еще и теперь их называют левко-сирийцами, тогда как живущих по эту сторону Тавра — сирийцами.

По сравнению с сирийцами, живущими по эту сторону Тавра, кожа тех загорелая, а кожа у этих — нет, поэтому и возникло это прозвище. Пиндар говорит, что войском сирийцев правили амазонки, указывая таким образом на их поселение в Фемискире. Последняя принадлежит амисенам, Амис же — белым сирийцам, живущим за Галисом. Итак, на востоке границей пафлагонийцев является Галис, на юге — фригийцы и поселившиеся там галаты, на западе — вифийцы и мариандины; на севере же — Эвксинский Понт. Так как страна эта делилась на внутреннюю и приморскую области, причем обе они распространялись от Галиса до Вифинии, то побережьем до Гераклеи владел Митридат Евпатор, а из внутренней области ему были подвласны только ближайшие части (некоторые из них простирались за Галис); до этого предела доходила выделенная римлянами понтийская провинция. Остальными частями внутренней области страны владели местные правители даже после низвержения Митридата.

После реки Парфения идет Амастрия, названная в честь своей основательницы. Город построен на перешейке, по обеим сторонам которого находятся гавани. Амастрия основала город из четырех объединенных поселений: Сесама, Китора, Кромны и Тиея. Последний, однако, скоро отделился от сообщества, но остальные остались вместе. Из трех городов Сесам назывался акрополем Амастрии. Китор был некогда портом синопцев, а назван, как говорит Эфор, по имени Китора, сына Фрикса. На территории Амастрии произрастает в небольшом количестве лучшего качества буковое дерево, особенно около Китора.

Эгиал представляет собой длинный берег протяженностью около 100 стадиев; на нем находится одноименное поселение. После Эгиала следует Карамбис — большой мыс, тянущийся к северу и к скифскому Херсонесу. После Карамбиса идут Кинолис, Антикинолис, городок Абонутейхос и Армена, о которой пошла поговорка: кто бездельем томился, стены тот Армене дал. Это селение синопцев с гаванью.

В 50 стадиях от Армены находится сама Синопа — наиболее замечатель-



Новые аргонавты Тима Северина в Черном море

ный городок в этой части света. Основали его милетяне. Снарядив флот, Синопа получила господство на море по эту сторону Кианеев, а по ту сторону синопцы принимали участие во многих битвах на стороне греков. Хотя город в течение долгого времени оставался независимым, он не был в состоянии до конца сохранить свободу. После осады ее взял и поработил Фарнак, а затем его приемники, вплоть до Митридата Евпатора и римлян, которые сокрушили могущество последнего.

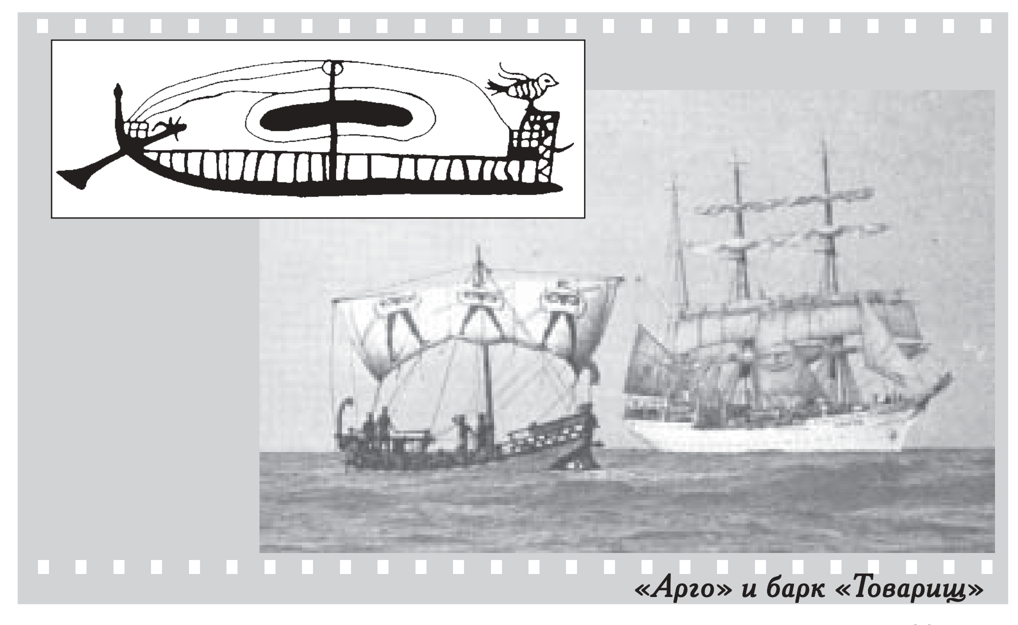
Евпатор родился и получил воспитание в Синопе. Царь окружил город исключительным почетом и даже сделал столицей своего царства. Синопа благоустроена от природы и стараниями людей, ведь она построена на перешейке полуострова. По обеим сторонам последнего расположены гавани, корабельные стоянки и замечательные заведения для засола пеламиды, о которой я уже упоминал, что синопцы получают второй улов, а византийцы — третий. Полуостров окружен побережьем, изборожденным скалами с какими-то лощинами в них вроде ям, которые называются «хеникиды». Эти ямы наполняются водой при поднятии моря, так что из-за этого местность труднодоступна. Кроме того, вся поверхность скалы покрыта колючками и по ней нельзя ходить босыми ногами.

Тем не менее, во внутренней части страны и над городом земля плодородна и украшена множеством полей, разделенных под сады, в особенности же предместья города. Сам город прекрасно укреплен стенами, а также украшен великолепным гимнасием, рыночной площадью и портиками.

Синопа находится в 3500 стадиях от (халкедонского) святилища, от Гераклеи — в 2000 и от Карамбиса — в 700 стадиях. Она была местом рождения выдающихся людей: философов Диогена Киника и Тимофея Патриона, поэта Дифила, автора комедий, историка Батона, который написал «Историю Персии».

Затем идет устье реки Галиса. Она получила свое название от соляных копий, намываемых ее течением. Истоки Галиса находятся в Великой Каппадокии, в Камиосене, вблизи Понтийской области. Устремляясь мощным потоком на запад, река сворачивает затем на север через области галатов и пафлагонцев, отделяя последних от левко-сирийцев.

В Синопской области, вплоть до Вифинии, и во всей нагорной стране, расположенной над вышеупомянутым побережьем, есть прекрасный корабельный лес,



«Арго» и барк «Товарищ»

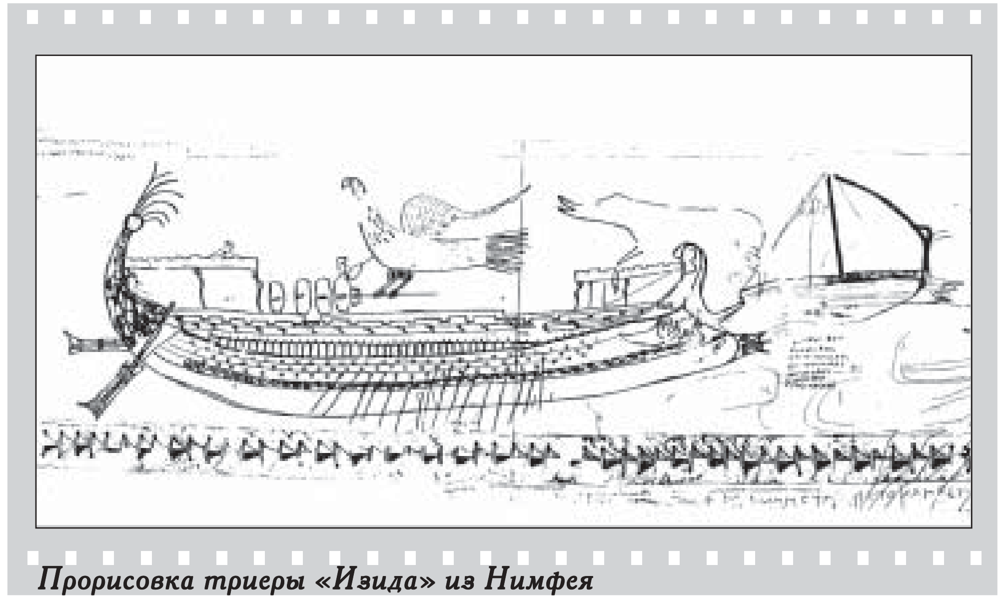
легко сплавляемый к морю. В Синопской области произрастают также клен и горный орех, которые распиливают на доски для столов. Вся возделываемая земля, расположенная немного выше моря, засажена также маслинами.

За устьем Галиса вплоть до Сарамены следует Газелонитида. Это плодородная, всюду ровная местность, изобилующая всякими плодами. Здесь водятся тонкорунные овцы с мягкой шерстью, которые по всей Каппадокии и на Понте встречаются чрезвычайно редко. Водятся и газели, в других местах представляющие редкость.

После Газелона идут Сарамена и замечательный город Амис, приблизительно в 900 стадиях от Синопы. По словам Феопомпа, первыми его основателями были милетяне, затем правитель каппадокийцев, а потом туда выслали колонию афинян под предводительством Афинокла, и город был переименован в Пирей. Кроме прочей прекрасной территории, город владеет и Фемискирой, местожительством амазонок, и Сиденой.

Фемискира представляет собой равнину, которая с одной стороны омывается морем, находящимся приблизительно в 60 стадиях от города, с другой стороны она лежит у подошвы горной цепи, богатой лесом и пересекаемой реками, истоки которых находятся там. Одна река по имени Фермодонт, наполняясь водами всех этих рек, протекает через равнину. Другая же, подобная ей, река, вытекающая из так называемой Фанареи, течет через ту же равнину и называется Иридой. Истоки ее находятся в самом Понте. Протекая сначала по середине города Команы на Понте и через плодородную равнину Дазимонтиду на запад, она зетем сворачивает на север мимо самих Газиур — древней царской столицы, теперь безлюдной, потом снова делает изгиб на восток, приняв Скилак и другие реки, и, проносясь мимо самой стены Амасии, моей родины, очень сильно укрепленного от природы города, выходит в Фанарею. Там с ней соединяется Лик (истоки которого в Армении) и также становится Иридой.

Затем эту реку принимает Фемискира и Понтийское море. В силу этого равнина всегда росиста и покрыта травой, она может прокормить стада коров, так же, как и табуны лошадей. Земля принимает там в весьма большом количестве или, лучше сказать, в неограниченном количестве посевы проса и сахарного тростника. Ведь обильное орошение преодолевает всякую засуху, поэтому голод ни-



Прорисовка триеры «Изида» из Нимфея

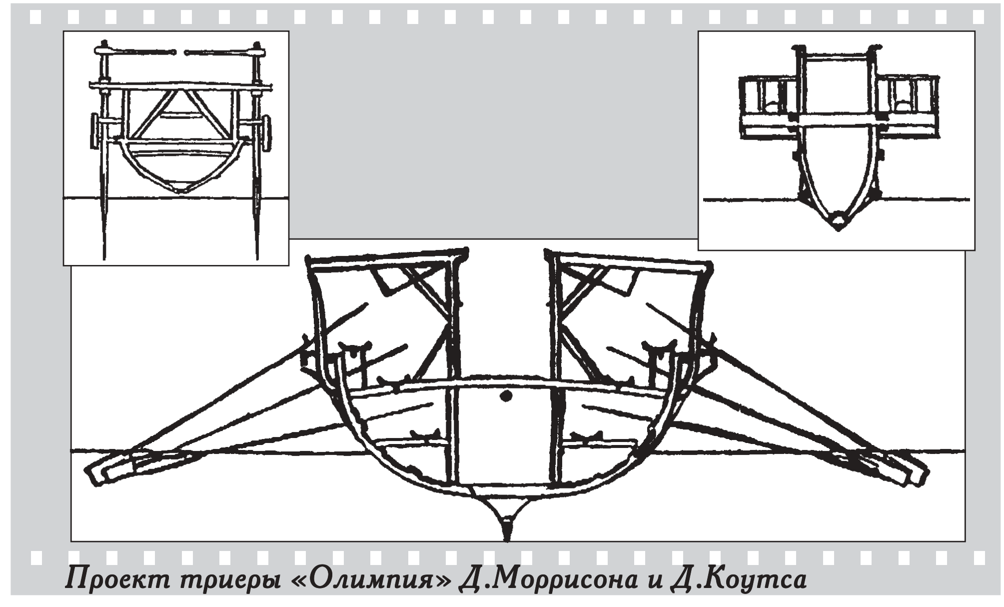
когда не постигает население этих мест. С другой стороны, местность по склону горы дает так много дикорастущих плодов, именно: винограда, груш, яблок и орехов, что в любое время года люди, посещая лес, находят там в изобилии плоды, то висящие еще на деревьях, то уже лежащие сверх или под насыпанными большими грудами опавшей листвы. Здесь благодаря обилию кормов постоянно можно охотиться на всевозможных зверей.

После Фемискиры идет Сидена — плодородная равнина, хотя и не столь обильно орошаемая, как Фемискира. На побережье ее находятся укрепления: Сида, по имени которой она названа Сиденой, Хабака и Фабра. До этого места простирается область Амиса. Из этого города происходят достопамятные люди по своей учености: математики Деметрий и Дионисодор.

За Сиденой находится укрепленный город Фарнакия. За ним идет греческий город Трапезунт, морской путь до которого из Амиса составляет 2200 стадиев. Затем отсюда до Фасиса около 1400 стадиев, так что общее расстояние от (халкедонского) святилища до Фасиса составляет приблизительно 8000 стадиев, может быть, несколько больше или меньше. Если плыть вдоль этого побережья от Амиса, то сначала открывается Гераклов мыс, затем мыс Иасоний и река Генет, потом городок Котиора, откуда была выслана колония в Фарнакию, далее разрушенный Исхополь, потом залив, в котором расположены Керасунт, Гермонасса — незначительные поселения. Недалеко от Гермонассы находятся Трапезунт и затем Колхида. Здесь где-то находится поселение под названием Зигополь.

...Большая часть Колхиды расположена на море. Через Колхиду протекает Фасис — большая река, берущая начало в Армении, она принимает притоки — воды Главка и Гиппа, текущие с соседних гор. Фасис судоходен до Сарапан — крепости, в которой может поместиться даже население целого города. Отсюда сухим путем по проезжей дороге доходят до Кира в 4 дня. На реке Фасис лежит одноименный город — торговый центр колхов, огражденный с одной стороны рекой, с другой — озером, а с третьей — морем. Страна замечательна не только своими плодами (за исключением меда, который большей частью горчит), но и всем необходимым для кораблестроения. Она производит много леса и сплавляет его по рекам.

Жители выделывают много льняного полотна, пеньки, добывают воск и смолу.



Проект триеры «Олимпия» Д.Моррисона и Д.Коутса

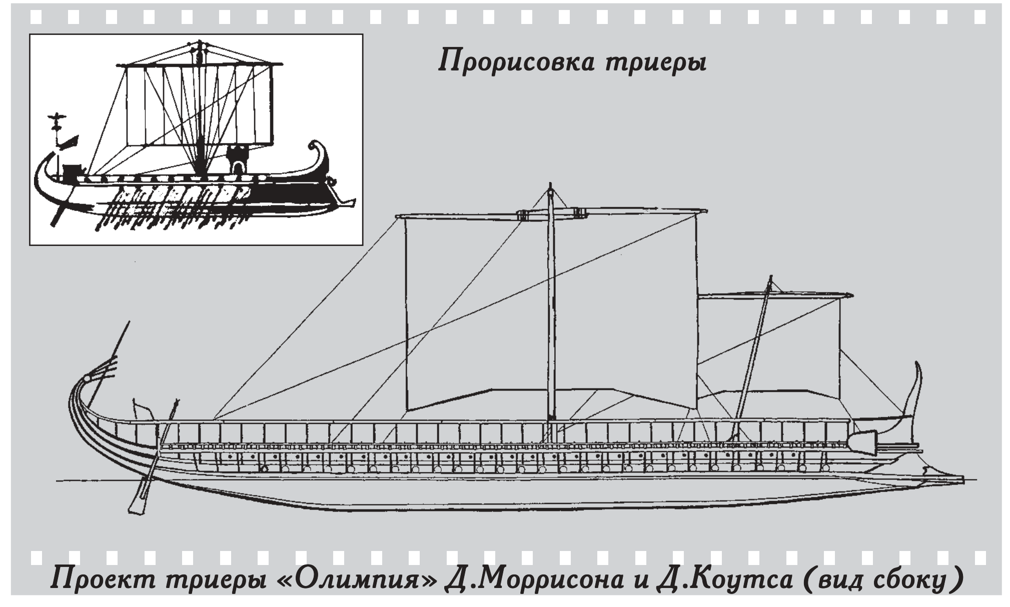
Льняные ткани местного производства пользуются даже широкой известностью. Действительно, они вывозили льняные ткани в чужие страны, и некоторые, желая показать некоторое родство колхов с египтянами, находят в этом факте подтверждение своего взгляда...

За Фасисом находится Диоскуриада. Около нее протекает река Харес. Так как Диоскуриада лежит в таком заливе, занимая самую восточную точку всего моря, то она считается «впадиной» Эвксинского Понта, а плавание на ней — самым отдаленным... Эта же Диоскуриада является началом перешейка между Каспийским морем и Понтом и общим торговым центром для живущих выше и соседних народностей. Во всяком случае, в этот город собирается 70 народностей (согласно другим, которые вовсе не заботятся о действительности, даже 300). Все они говорят на разных языках, так как живут врозь и замкнуто в силу своей гордости и дикости. Большинство их — сарматы, но все они кавказцы. Таковы мои сведения о Диоскуриаде».

В дальнейшем Страбон описывает побережье Понта не от Диоскуриады к Меотийскому озеру — Азовскому морю, а наоборот, от Меотиды к Колхиде и расположенным на ее территории городам. Мы же, как условились ранее, следуя «Географии», выстроим описание по маршруту Арриана.

За Диоскуриадой следует Большой Питиунт, берег которого тянется на 360 стадиев, далее берег гениохов — 1000 стадиев, затем побережье ахейцев — 500 стадиев, далее побережье керкетов — почти 850 стадиев и селение Баты, «как думают, почти что напротив этого побережья лежит Синопа, подобно тому, как мыс Карамбис (о котором уже шла речь) лежит против Криуметопона». В 400 стадиях от Бат находится Синдская гавань и город, а еще в 180 стадиях — селение Корокондамы.

О побережье ахейцев, зигов, гениохов Страбон пишет: «Лишено большей частью гаваней и гористое, так как оно является частью Кавказа». А о народностях, населяющих побережье, сообщает, что они живут морским разбоем, для чего у них есть небольшие узкие и легкие лодки вместимостью приблизительно до 25 человек, редко — до 30, у греков они называются «камарами». Как говорят, эту Ахею заселяли фтиотийские ахейцы из войска Ясона, а лаконцы поселились в Гениохии, предводителями последних были Крекас и Амфистрат — возницы Ди-



Прорисовка триеры

Проект триеры «Олимпия» Д.Моррисона и Д.Коутса (вид сбоку)

оскуров, по всей вероятности, гениохи получили свое имя от них. Снаряжая флотилии таких «камар» и нападая то на купеческие корабли, то даже на какие-нибудь страну или город, они господствовали на море.

Иногда им помогают даже жители Боспора, предоставляя свои корабельные стоянки для сбыта добычи. Когда они возвращаются в родные места, то при отсутствии корабельных стоянок им приходится на своих плечах переносить «камары» в леса, где они и живут, обрабатывая скудную землю. Когда же наступает черед плавания, они снова несут свои лодки к берегу. Точно так же поступают они и в чужих странах, где им хорошо известны лесистые места. Там они прячут свои «камары», а сами пешком бродят днем и ночью, похищая людей для продажи в рабство. Похищенных они с готовностью предлагают отпустить за выкуп, извещая об этом после выхода в море их родных.

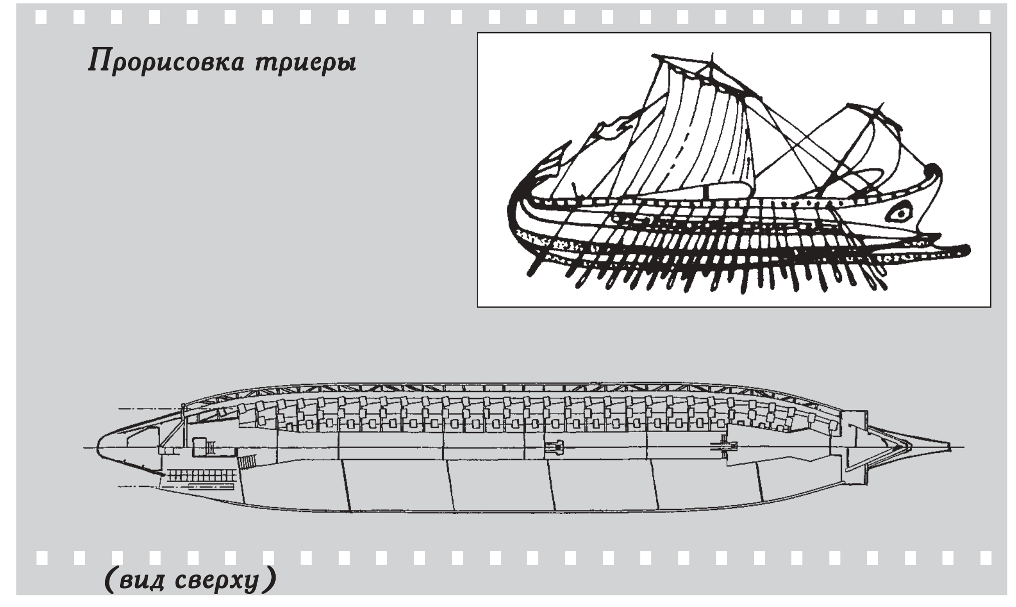
В землях, подчиненных местным властителям, правители оказывают помощь жертвам насилия, они нередко в свою очередь нападают на разбойников и, захватив их «камары», приводят назад вместе с экипажем. Области, подчиненные римлянам, более бессильны против этого зла из-за небрежения посылаемых туда правителей».

Но вернемся к Корокондаме и окружающим ее землям.

«...Последнее является концом так называемого Киммерийского Боспора. Так называется узкий пролив у входа в Меотиду, он тянется от теснин между Ахиллеем Мирмекием вплоть до Корокондамы и маленького селения по имени Акра, лежащего напротив в области пантикапейцев. Акра отделена от Корокондамы проливом в 70 стадиев шириной. Ведь лед простирается также до этих пор, когда во время морозов Меотида замерзает, так что по льду можно ходить пешком. Повсюду в этом узком проходе есть удобные гавани.

Над Корокондамой лежит очень большое озеро, называемое от этого селения Корокондамитидой. В 10 стадиях от селения озеро изливается в море. В озеро впадает какой-то рукав реки Антикита и образует остров, омываемый этим озером Меотидой и рекой. Некоторые называют и эту реку Гипанисом подобно реке у Борисфена.

При въезде в Корокондамитиду находятся значительный город Фанагория, Кепы, Гермонасса и Апатур — святилище Афродиты. Фанагория и Кепы распо-



Прорисовка триеры

(вид сверху)

ложены на упомянутом острове при входе в озеро с левой стороны, а остальные города — за Гипанисом».

Между описанной Корокондамой и землями зигов и гениохов лежит Синдская область. «В Синдской области есть место Горгипия — царская столица синдов, недалеко от моря». В 130 стадиях от Коркондамы лежит селение Патраей, невдалеке от которого находится большой курган — памятник Сатира, насыпанный в память об одном из знаменитых владык Боспора. В 90 стадиях от кургана лежат селения Гераклея, Парфений, Мирмекий.

Все племена, подвластные властителям Боспора, называются боспоранами. Главный город азиатских боспоранов — Фанагория. Фанагория, по-видимому, является перевалочным пунктом для товаров, доставляемых из Меотиды и выше лежащей варварской страны, а Пантикапей — для товаров, привозимых туда с моря. Есть в Фанагории знаменитое святилище Афродиты Апатурос. Для объяснения первоначального значения эпитета приводят некий миф о том, как богиня, когда на нее здесь напали гиганты, позвала на помощь Геракла и спрятала его в какой-то пещере; принимая гигантов поодиночке, она отдавала своих врагов Гераклу, чтобы коварно, обманом убить их».

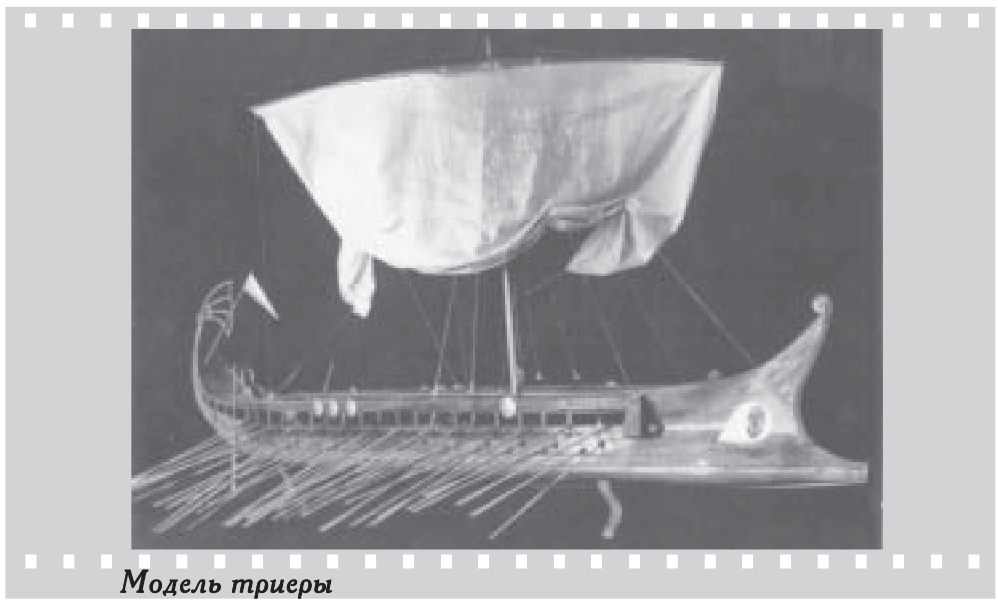
Между Фанагорией и Горгиппией 500 стадиев. Выше упомянутых Мирмекия, Парфения, Гераклеи на противоположном берегу пролива находится город Киммерик.

«В прежнее время Киммерик был городом на полуострове и запирал перешеек рвом и насыпью. Некогда киммерийцы обладали могуществом на Боспоре, почему он и получил название Киммерийского Боспора.

Киммерийцы — это племя, которое тревожило своими набегами жителей внутренней части страны на правой стороне Понта вплоть до Ионии. Однако скифы вытеснили их из этой области, а последних — греки, которые основали Пантикапей и прочие города на Боспоре».

Подробно берега Меотиды Страбон не описывает, упоминая лишь, что «от входа в Меотиду до Танаиса 2200 стадиев по прямому пути на север» и «река Танаис течет из северных областей... на реке и на озере лежит одноименный город Танаис, основанный греками, владеющими Боспором».

«Устье Меотиды называется Киммерийским Боспором. В начале устье бо-



Модель триеры

лее широко — около 70 стадиев, но у Пантикапея становится уже». Пантикапей представляет собой холм, населенный со всех сторон, в окружности в 20 стадиев. На восточной стороне города находится гавань и верфи, приблизительно на тридцать кораблей; есть там и акрополь.

Если идти дальше от побережья, огибая Херсонес (Крымский полуостров), то в 530 стадиях от Пантикапея будет лежать город Феодосия. «Город занимает плодородную равнину и обладает гаванью, могущей вместить 100 кораблей. Эта гавань прежде была границей между землей боспорцев и тавров... вся эта область хлебородна; в ней есть селения и город с прекрасной гаванью под названием Нимфей».

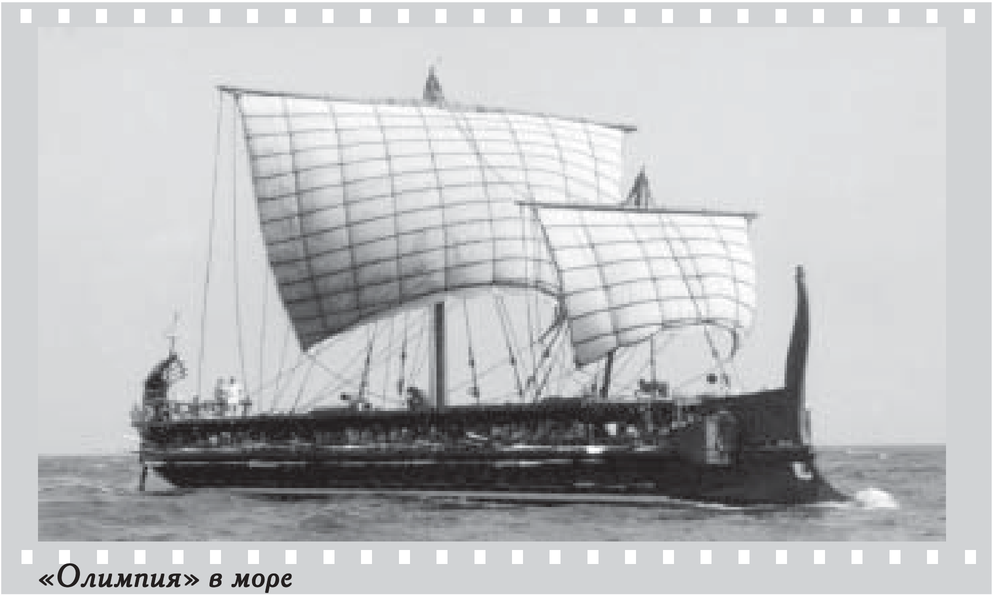
«Если плыть дальше вдоль побережья, следует выдающийся в море на юг большой мыс, который составляет часть целого Херсонеса. На этом месте расположен город гераклейцев, который также называется Херсонесом... Между городом и мысом три гавани».

От Феодосии тянется таврическое побережье длиной около тысячи стадиев: «...Побережье это каменистое, гористое и подвержено сильным северным бурям».

Оканчивается оно гаванью Симболон Лимен (Сигнальная гавань). Это «...гавань с узким выходом, где тавры обычно собирали свои разбойничьи банды, нападая на тех, кто спасался сюда бегством». За этой гаванью в 40 стадиях лежит гавань Питиунт (Большая Севастопольская бухта), а еще в 40 стадиях — развалины древнего Херсонеса, откуда невдалеке и лежит город гераклейцев. В 600 стадиях от Херсонеса располагается один из ранних древнегреческих городов Керкинотида и еще в 700 стадиях от нее — Прекрасная гавань.

За мысом Тамирака начинается Керкинитский залив. «... Он очень большой и простирается к северу на 10000 стадиев». Если пересечь залив с юга на север, то перед нами откроется «узкая полоса земли, простирающаяся на восток, длиной почти в 1000 стадиев; наибольшая ширина ее 2 стадия, а наименьшая — 4 плефра (пятая часть стадия. — **Прим.авт.**); от материка она находится в 60 стадиях по обеим сторонам перешейка».

Этот мыс в древности носил название Ипподром Ахиллеса. Следуя далее, мы подойдем к устью Борисфена и, «если проплыть вверх по Борисфену 200 стадиев, то будет одноименный с рекой город; этот город называется также Ольбией



«Олимпия» в море

(Ольвией. — **Прим.авт.**), является большим портом и основан милетцами».

«...Вся страна вплоть до приморских областей между Борисфеном и устьем Меотиды отличается суровыми зимами. Однако из приморских областей самые северные — это устье Меотиды, а еще более северные — устье Борисфена и впадина Киркинитского залива, где находится перешеек Большого Херсонеса. Хотя население этих областей и живет на равнинах, но климат здесь холодный.

...Медные сосуды здесь лопаются (от морозов. —**Прим. авт.**), а содержимое их замерзает. Суровость холодов лучше всего обнаруживается в связи с тем, что происходит в устье Меотиды. Морской путь из Пантикапея в Фанагорию становится доступным для повозок, так что это не только морское путешествие, но и сухопутное».

Поблизости от Борисфена течет другая река — Гипанис, и если от нее плыть вдоль побережья, то можно подойти к устью реки Тирас. «При устье Тираса есть так называемая «Башня Неоптолема», и если подняться вверх по реке на 140 стадиев, то на обеих сторонах встретим города; направо будет Никония, а налево — Офиусса.

...В 500 стадиях от устья в открытом море лежит остров Ахилла. ...От Тираса до Истра 900 стадиев. Между этими двумя реками находятся два больших озера; одно открытое (с выходом) к морю, так что оно может служить гаванью, другое же без устья».

«...В промежуточной области, которая обращена к Понтийскому морю, в его части от Истра до Тираса, лежит «Пустыня гетов» — сплошная безводная равнина. Здесь Дарий, сын Гистаспа, перейдя во время похода через Истр, попал в западню, подвергшись опасности погибнуть со всем войском от жажды, однако царь, хотя и поздно, понял опасность и повернул назад.

...В устьях Истра находится большой остров Певка. Занявшие остров бастарны получили название певкинов. Есть там и другие острова, гораздо меньше, одни выше Певки, другие же недалеко от моря, так как река Истр имеет 7 устьев. Самое большое — так называемое «Священное устье», по которому можно подняться вверх до острова Певка — 120 стадиев, на нижней части его Дарий построил понтонный мост, хотя его можно было бы соорудить и на верхней части. Это «Священное устье» является первым с левой стороны, если плыть в Понт, следу-



Финикийские диеры (торговые и боевые)

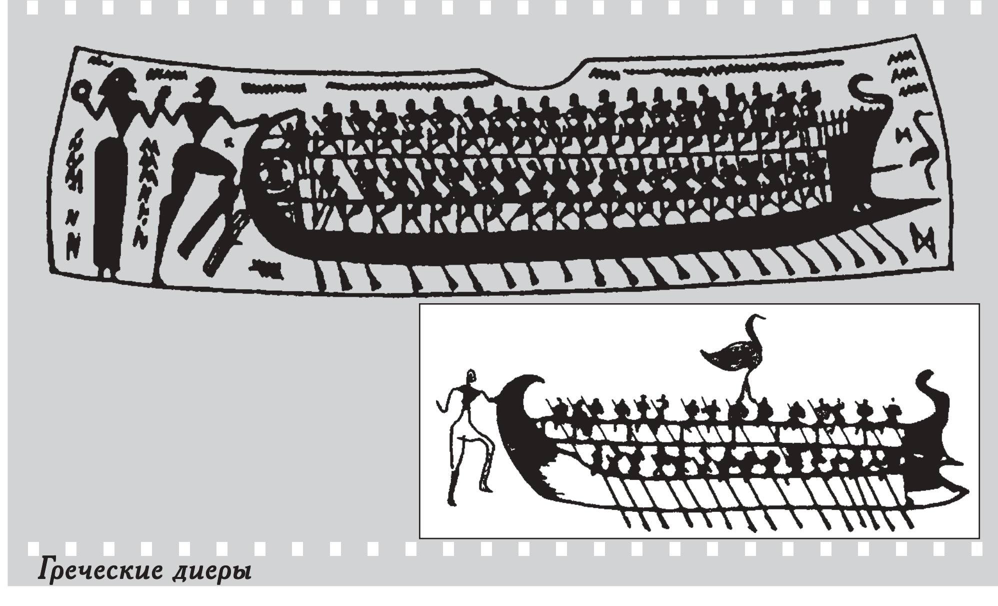
ющие устья идут друг за другом, если плыть вдоль берега к Тирасу. Седьмое устье находится от первого приблизительно в 300 стадиях. Между этими устьями образуются островки. Три устья, следующие за «Священным устьем», невелики, остальные гораздо меньше «Священного», но больше других.

...Вся страна, расположенная над упомянутым побережьем между Борисфеном и Истром, состоит, во-первых, из «Пустыни гетов», во-вторых, из области тирагетов, за которой идет область иазигских сарматов, страны так называемых царских сарматов и страны ургов, по большей части кочевников (хотя немногие занимаются земледелием). Эти народности, как говорят, живут также по Истру, нередко по обеим сторонам этой реки. В глубине страны обитают бастарны, граничащие с тирагетами и германцами, бастарны — также, быть может, германская народность и делятся на несколько племен. Действительно, одни из них называются атмонами, другие — сидонами, те, что владеют Певкой, островом на Истре, носят название певкинов, а самые северные, обитающие на равнинах между Танаисом и Борисфеном, — роксоланами.

...Если идти от «Священного устья» Истра, держась правой стороны, вдоль побережья материка, то в 500 стадиях будет городок Истр, основанный милетцами; затем в 250 стадиях от него другой городок — Томы, потом город Каллатий в 280 стадиях, колония гераклейцев; далее Апполония в 1300 стадиях, колония милетцев. Большая часть этого города лежит на одном островке, где находится святилище Аполлона.

...Между Каллатием и Аполлонием расположены Бизона, большая часть которой поглощена землетрясением, Круны, Одесс, колония милетцев, и Навлох, городок мессембриев. Далее следует гора Гем, простирающаяся до здешнего моря; затем Мессембрия — колония мегарцев, потом следует городок Анхиал, принадлежащий аполлонийцам, и сама Аполлония. На этом побережье лежит мыс Тиризис — место, укрепленное самой природой, которое служило некогда Лисимаху казнохранилищем. От Аполлонии до Кианеев опять около 1500 стадиев, а в промежутке находятся Финиада — местность, принадлежащая аполлонийцам, а также Финополь и Адриака, примыкающая к Салмидессу.

Салмидесс — это пустынный, каменистый морской берег, без гаваней, широко открытый северным ветрам; он тянется почти на 700 стадиев в длину до



Греческие диеры

Кианеев; потерпевших здесь кораблекрушение грабят асты — одно из фракийских племен, живущих над этим берегом. Кианей — островки, лежащие при входе в Понт: один из них ближе к Европе, а другой — к Азии. Они отделены проливом почти в 20 стадиев. На таком же расстоянии они находятся от святилища византийцев и от святилища халкедонцев (святилище Урия). Это — самая узкая часть устья Эвксинского Понта. Действительно, если проплыть 10 стадиев, мы встретим мыс, образующий пролив в 5 стадиев шириной, затем пролив все больше расширяется и начинается Пропонтида».

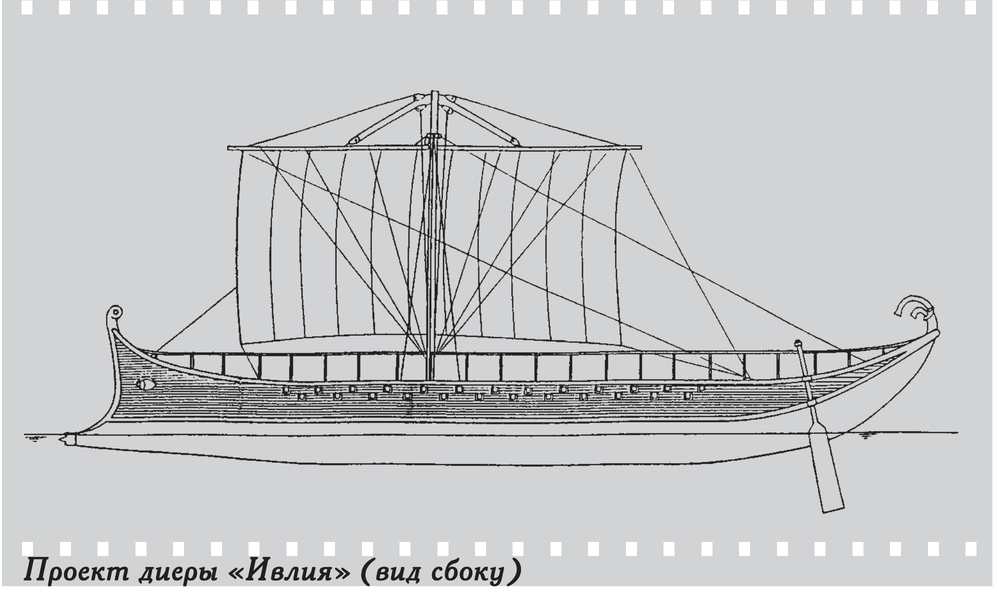
Итак, благодаря замечательному античному географу мы совершили переход вокруг Черного моря — из Византия в Византий, маршрутом экспедиции Арриана.

Настолько же подробно, как это сделано при изучении материалов «Географии» Страбона, я не буду останавливаться на перипле, повторять описание городов и поселков, сравнивать расстояния между нами. Это делалось многими учеными, но, по моему глубокому убеждению, только сам эксперимент мог доказать, что здесь верно, а что вымысел. Из всего перипла остановлюсь лишь на тех местах, где описываются детали морского путешествия.

Доподлинно неизвестно, совершил ли описанный в перипле маршрут Арриан полностью или частично. Слишком уж неравноценны по стилю и форме отдельные параграфы перипла. Точные, достоверные данные переплетаются в нем с мифами и легендами, иногда опровергают, а иногда подтверждают ошибочные представления о берегах Понта.

Краткое, сухое упоминание населенных пунктов и городов от святилища Зевса Урия до Трапезунта и подробное описание пути от Трапезунта до Диоскуриады, а также уже совсем мифическое представление о Северо-Западном Причерноморье... Изучая перипл, убеждаешься в недюжинных способностях римлянина. Он выступает перед нами и как военачальник, и как прекрасный мореход. Вот хорошо удостоверяющий это отрывок из его перипла.

«Отплыв от Трапезунта, мы в первый день пристали в гавань Гисса и произвели осмотр находящейся там пехоты; ведь тамошний отряд, как ты знаешь, состоит из пехотинцев и имеет только двадцать всадников для услуг; но и им понадобилось упражняться в метании копий.



Проект диеры «Ивлия» (вид сбоку)

Отсюда мы плыли сначала при помощи ветров, дующих по утрам с рек, но вместе с тем и при помощи весел: ветры, как упоминает и Гомер, были холодные, но недостаточно сильные для желающих плыть быстро; затем наступил штиль, так что нам пришлось плыть только на веслах. Потом вдруг нависшая тучка разразилась бурей с восточной стороны, принеся с собой и прямо противный нам ветер, который чуть не погубил нас: в короткое время он так взволновал море, что вода в изобилии вливалась к нам со всех сторон, не только со стороны весел, но даже через нос и корму. Это напоминало следующий трагический стих: «Одну волну мы вычерпывали, а другая вливалась».

Но волнение было не боковое, поэтому мы, хотя с большим трудом, продвигаясь вперед на веслах и вытерпев немало, прибыли все-таки в Афины».

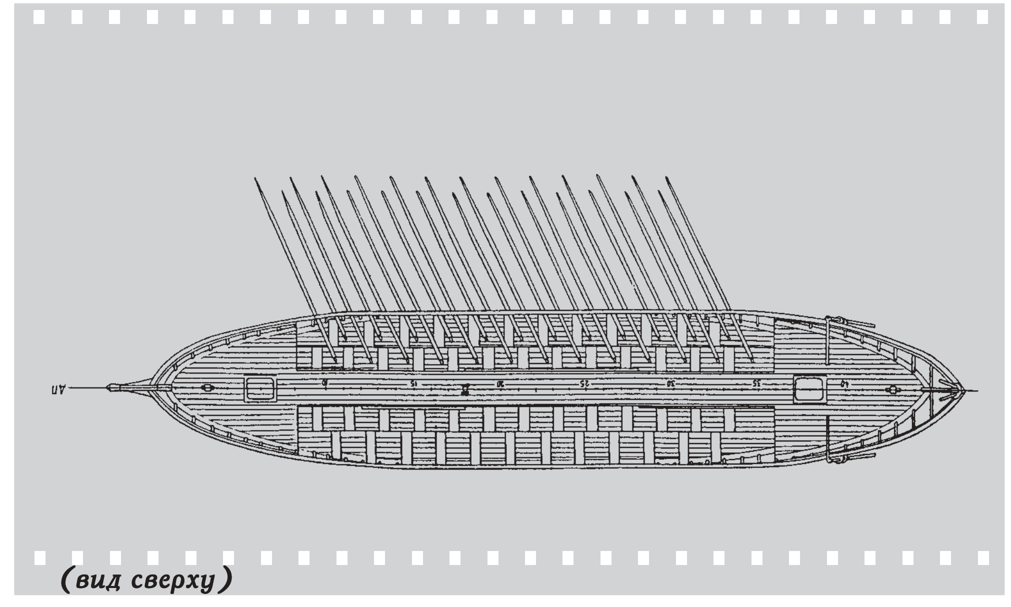
Арриан спас свой флот, и данное описание утвердило меня в том, что и в сложных погодных условиях античные корабли при умелом руководстве могли бороться со стихией.

Укрываясь от бурь в гавани Афин, по приказу Арриана, корабли были вытащены на берег.

«...Прежде чем море совершенно рассвирепело, мы то количество кораблей, какое могло вместить самое местечко Афины, вытащили на берег, кроме триеры, которая, стоя на якоре под прикрытием скалы, в безопасности покачивалась на волнах. Большую же часть кораблей решено было отправить к ближайшему берегу и там вытащить на сушу, и действительно, они были вытащены, так, что все выдержали бурю невредимыми, за исключением одного, который при причаливании, слишком рано повернувшись боком, был подхвачен волной, выброшен на берег и разбит. Впрочем, все было спасено, не только паруса, снасти и люди, но и гвозди, даже воск был выскоблен, так что для постройки нового судна нужен был только корабельный лес, а его, как ты знаешь, большое обилие в Понте. Эта буря продолжалась два дня, так что необходимо было оставаться на месте. Значит, нам нельзя было миновать даже понтийские Афины, как какую-нибудь заброшенную и безвестную стоянку».

Интересный фрагмент, еще раз напоминающий об утлости античных судов с одной стороны и их легкости (если их было возможно вытащить на берег) с другой.

Арриан идет дальше в Аспар, затем в Фасис и Диоскуриаду. Видно, здесь



(вид сверху)

он закончил свое плавание и в дальнейшем описания в перипле даются из ранее известных источников. Я не буду на них останавливаться и повторять уже известные данные «Географии» Страбона. Самым интересным для меня стал рассказ путешественника о мореплавании и тех методах, которые применялись античными мореходами в неравной схватке с неукротимой стихией.

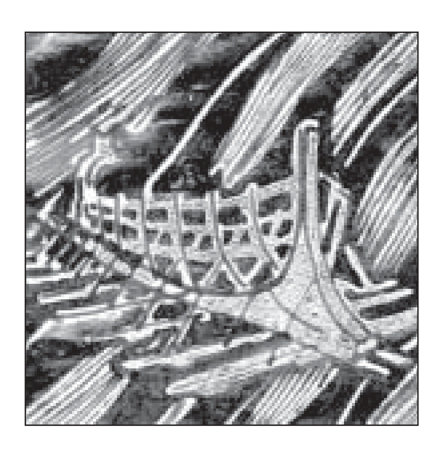
Изучая «Географию» Страбона и перипл Арриана, я убедился в том, что наиболее слабо изученным является северное побережье Черного моря. Маршрут от Ольвии до Византия, пройденный построенным в наше время античным судном, мог бы дать ответы на вопросы, возникающие при изучении древних источников.

Осмысление прочитанного подходило к концу, когда во время одной из встреч в археологическом музее Сергей Охотников предложил разыскать ученого и писателя, проживающего в настоящее время в Москве, Михаила Агбунова и встретиться с ним.

Михаил много лет работал над изучением истории и палеогеографии Черноморья, был участником уникальных археологических экспедиций и автором многих научных статей и книг по античной истории.



Прорисовка диеры и морского боя между галерами



Глава 2. *Как построить корабль?*

Идея о походе по маршрутам античных мореплавателей, родившаяся в августе во время экспедиции на острове Ахилла, смогла бы воплотиться в жизнь только после строительства корабля. Но где и как построить такой корабль? Каким он должен быть? Скудные сведения о галере Тима Северина и триере, построенной Джоном Моррисоном для Военно-морских сил Греции, не могли дать много пользы. Как и во время изучения античных источников, связанных с географией Понта и побережья, так и сейчас необходимо было детально изучить первоисточники, сохранившиеся документы кораблестроения и мореплавания. Современные научные изыскания, составленные на основе имеющихся материалов античных авторов, изображений на керамике и каменных плитах, фресках внутри сохранившихся помещений, позволили создать общую картину и дать разработчикам проекта задание на конструирование.

В этой главе я часто буду повторять уже хорошо известные истины для того, чтобы у читателя, как и у нас, выработался стереотип зарождения и развития кораблестроения, и в дальнейшем вместе с нами он мог пройти весь путь ошибок и неудач, родившихся в кабинетах и устоявшихся на лекциях, с учетом которых и была построена «Ивлия».

Уже древние авторы пытались осветить историю кораблестроения. Плиний Старший в Естественной истории писал: «На корабле в Грецию прибыл впервые из Египта Данай; до того времени люди плавали на плотах, изобретенных в Красном море царем Эрифрой для плавания между островами. Есть авторы, которые думают, что корабли изготовлены в Геллеспонте мидийцами и троянцами, когда они переправлялись, идя походом на фракийцев. У Британских островов плавают челны, сплетенные из прутьев и обшитые кожей; на Ниле — челны из папируса, ситовника и тростника. Согласно свидетельству Филостефана (греческий писатель IV в. до н. э.), на военном корабле впервые совершил плавание Ясон, по словам же Гегесия (греческий ритор IV в. до н. э.) — Парал, по словам Ктесия (греческий ученый и писатель IV в. до н.э.) — Семирамида, по словам Архемаха

(греческий антиквар III в. до н. э.) — Эгеон. Согласно Дамасту (греческий писатель V в. до н. э.), бирему построили эритрейцы; триеру, по словам Фукидида, построил коринфянин Аминокл; по свидетельству Аристотеля, квадрирему построили карфагеняне; по свидетельству Мнесигитона (греческий писатель V в. до н. э.), квинкверему построили саламийцы; корабль в шесть рядов весел, как говорит Ксенагор (греческий историк эпохи Августа), был построен сиракузянами, а корабли с рядами весел числом до десяти, по словам Мнесигитона, были построены Александром Великим; до двенадцати число рядов было, по словам Филостефана, доведено Птолемеем Сотером (305 — 282 гг. до н. э.), царем Египта; до пятнадцати —Деметрием (305 — 283 гг. до н. э.), сыном Антигона (306 — 301 гг. до н. э.); до тридцати — Птолемеем Филадельфом (282—246 гг. до н. э.); сорока — Птолемеем Филопатором (222— 205 гг. до н. э.).

Грузовое судно изобрел тириец Гипп; лемб (вид мелкого судна) изобрели киренеяне, лумбу (вид рыбацкого челна) — финикияне; лелет (вид мелкого судна) — родяне; куркур (вид мелкого судна) — кипряне. Направлять путь по звездам при мореплавании первыми стали финикияне; весло изобрели копы, а довели его до надлежащей ширины платеи; паруса придумал Икар, мачту и рею — Дедал; судно для перевозки конницы первыми построили самосцы и афинянин Перикл; корабль же со сплошной палубой — фасосцы (раньше сражались только с носа и кормы). Ростру (таран) пристроил к носу корабля впервые сын Тиррена, Пизей, якорь изобрел Эвпалам, а двузубым сделал его Анахарсис; абордажные крюки и «руки» изобрел афинянин Перикл; руль изобрел Трифис. Первое морское сражение дал Минос».

Записанные данные по истории кораблестроения Плинием Старшим помочь в реконструкции не особенно могли. К тому же между упомянутыми судами из тростника или бычьих шкур и греческой триерой такая же пропасть, как между самолетом братьев Райт и космическим кораблем «Шатл». Нас интересовала не просто реконструкция древнего судна, а реконструкция древнегреческого военного корабля VI — III вв. до н. э., пригодного к плаваниям в условиях Черного моря.

Предыстория отношений Греции с Черноморьем весьма интересна. Уже в третьем тысячелетии до н. э. сюда пытаются проникнуть жители Кикладских ос-



Модель диеры «Ивлия». Автор А.М.Бризинский

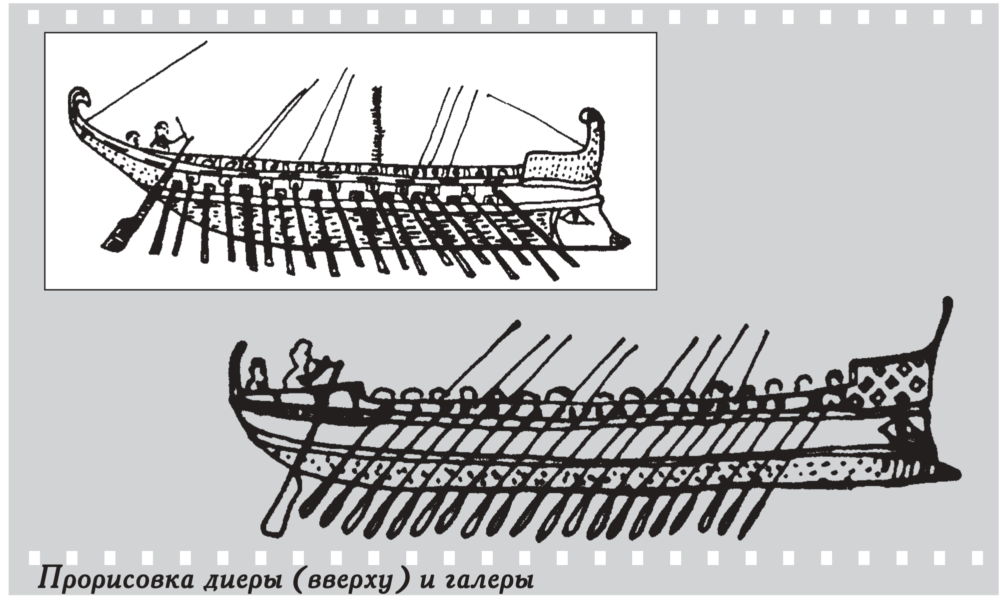
тровов, создатели первой морской цивилизации Средиземноморья. Усиленное развитие морского дела для жителей гористых островов, обладавших скудными полевыми угодьями, было жизненно необходимо. В обмен на минеральное сырье — обсидиан и мрамор, получали они недостающее продовольствие и ткани, бронзу. Строившиеся корабли имели вытянутую форму, приводились в движение гребцами. Число рядов гребущих достигало семнадцати. Удалось ли кикладянам проникнуть в Черное море пока неизвестно, но мраморные изделия, изготовленные ими, были найдены археологами в районах нижнего течения реки Дунай, впадающей в Черное море.

За жителями Кикладских островов выдвигаются мореходы острова Крит, которые в конце III — начале II тыс. до н. э. посещали Ливию, Египет и достигли Кипра. Осуществление обширных внешних предприятий у этих народов было возможно только благодаря большому количеству квалифицированных мореходов и торговцев. В связи с тем, что торговля велась без общего денежного эквивалента, успех сопутствовал тем, кто досконально знал торговый рынок различных народов.

Вокруг властителей складывался слой высокообразованных людей: кораблестроителей, судоводителей, торговцев, знающих чужие языки, военных мореходов. Господство на море вело к господству в торговле. Какие же общие черты роднили корабли жителей Кикладских островов и острова Крит?

Суда строились беспалубными, имели только настил в носу и корме. Основными движителями служили весла и парус египетского типа, использовавшийся при попутных ветрах. Для этих кораблей не свойственно строгое разделение на военные и торговые. Корабль начинали строить, положив в основание однодеревый челн, к которому крепили ребра, составлявшие поперечный набор. Ребра обшивали досками и крепили бронзовыми гвоздями и скобами.

Якорями служили большие обработанные камни или отлитые свинцовые болванки. На таких судах можно было перевозить несколько тонн груза. Экипаж состоял из 20 — 40 гребцов. Корму круто закругляли вверх для лучшей мореходности, что позволяло кораблю скользить по волне. У древних мореходов самую тяжелую судовую работу — греблю, выполняли рабы. Корабли украшались различными резными фигурами.



Прорисовка диеры (вверху) и галеры

Так, финикийцы украшали нос корабля лошадиной головой, а корму — хвостом рыбы. Древние греки на корме воздвигали изящный цветок из дерева, а нос оканчивался завитком раковины.

Усиление островной Эллады способствовало созданию мощных флотов. К этому же периоду можно отнести и появление существенных различий между военными и торговыми судами.

Так, во время раскопок на острове Фера (Санторин. — **Прим. авт.**), входящем в группу Кикладских островов, было обнаружено здание, одна из комнат которого украшена миниатюрными фресками. На них видны различные типы судов. Военные корабли отчетливо отличаются от торговых изяществом удлиненных корпусов, сложным такелажем, тараном для ближнего боя, торговые же корабли более массивны, на них отсутствуют все военные атрибуты. Развитие флота продолжается в Микенскую эпоху. Именно с этой эпохой связаны мифы о дерзких, полных риска и опасностей походах к черноморским берегам. Наиболее известен миф о походе аргонавтов за золотым руном в Колхиду.

Все чаще и чаще проникают греки в Черное море. Так, Страбон упоминает о плавании ахейцев под предводительством Иалмена по Понту Эвксинскому после взятия Трои, а Эратосфен сообщает, что древние греки совершали плавания ради грабежа и торговли только вдоль побережья, опасаясь выходить в открытое море.

Падение Крито-Микенской цивилизации, торможение и даже приостановление культурного, экономического и политического развития народов Эллады в XIII—XII вв. до н. э. не могло не отразиться и на кораблестроении. Замирают многие торговые маршруты, резко сокращается количество строящихся кораблей, забываются секреты древних мореходов. Путешествия в Египет, Сирию, Испанию, еще 200—300 лет до этого считавшиеся обычным делом, превращаются в рискованные сложные предприятия. Географически место проживания эллинских племен в XII—IX вв. до н. э. ограничен тесными рамками Эгейского бассейна. Возрождение начинается в VIII в. до н. э., когда заново осваиваются когда-то хорошо известные, но потом забытые морские пути в Восточном Средиземноморье. Социальная и демографическая напряженность в самой Греции достигает такого предела, когда многие общины оказываются перед выбором: либо война за передел земли, либо вывод части населения в колонии.



Гелла и Фрикс на мифическом баране

Дальше и дальше уходят эллины, осоновывая колонии в Передней Азии, Африке, начинается колонизация Северного Причерноморья.

Направляясь на запад и желая создать на территориях современных Испании, Франции, Италии, африканском побережье колонии, греки столкнулись с упорным сопротивлением финикийцев и этрусков, которые не переставали активно заниматься морской торговлей и пиратством, имели хорошо оснащенные корабли и прекрасно ориентировались в пределах всего Средиземного моря. Грекам, утерявшим многие секреты морского дела, сложно было конкурировать с ними. Другое дело — побережье Эгейского моря. Здесь в VI — VII вв. возникла целая россыпь греческих колоний: на северном побережье Эгейского моря, заселенном македонцами и фракийцами, на полуострове Халкидика, на берегах Пропонтиды и Геллеспонта.

Забытые морские пути в Черное море манили переселенцев, и тем не менее наладить более или менее регулярные контакты с этим регионом в течение долгого времени не удавалось. Сыграли в этом свою роль несколько факторов: бурный нрав моря, прозванного поначалу «Понт Аксинский», т. е. «море негостеприимное». Страбон писал: «...в гомеровскую эпоху Понтийское море вообще представляли как бы вторым океаном и думали, что плавающие в нем настолько же далеко вышли за пределы обитаемой земли, как и те, кто путешествует далеко за Геракловыми Столпами». А о тех, кто плавал туда и вернулся, говорили, что прибыли они «из многого понта», что было равносильно выражению «из погибели».

Непривычные климатические условия, встретившие греков в Западном и Северном Причерноморье, сильные дожди со шквалами в осенний период, снег, минусовые температуры зимой; враждебное отношение к пришельцам со стороны местных племен — скифов, тавров, колхов.

Тавры по обычаю приносили в жертву Артемиде потерпевших кораблекрушение или захваченных в плен иноземных мореходов, не менее враждебны были и колхи, и скифы, нападавшие на корабли и высадившихся на берег людей. Однако с достойным уважения постоянством и упорством греческие переселенцы плыли и плыли к берегам Понта на военных, транспортных и торговых кораблях. Столкнувшись с местными племенами, они убедились, что уровень развития, в том числе и морского дела, у них был разным.



Медея и Ясон, похищающие золотое руно

В некоторых районах совершенно не умели пользоваться и строить даже примитивные суда, а в других греки столкнулись с опытными моряками, строившими свои корабли-лодки из сшитых кож, которые обтягивали плетеный каркас, или лодки-однодеревки, маленькие, небольшой вместимости, а позже и большие узкие легкие ладьи, способные вместить 25 — 30 человек, которые строились без единого железного или медного гвоздя. Такие ладьи варваров греки называли камарами. Познакомившись с морем и научившись строить морские суда, скифы и тавры обратились к морскому разбою, нападая на проплывавшие или терпящие бедствие корабли.

Флоты, следующие в Понт, становятся все более многочисленными, увеличились и размерения судов, совершенствовалась оснастка и отделка.

К концу VI тыс. до н. э. греки доминируют на Черном море и закладывают на побережье вначале торговые фактории, а затем города, в которые выводят значительную часть населения из материковой Греции.

На побережье вместе с городами строятся порты, гавани, доки, но при всем этом греческие корабли, как и предшествовавшие им кикладские и критские, остаются плоскодонными, плохо переносящими значительное волнение.

В классический период (500 — 323 гг. до н. э.) все более четкое разделение происходит между военными кораблями и торговыми — коммерческими.

Коммерческие суда за счет большой грузоподъемности, более округлых форм имеют большую смачиваемую поверхность корпуса, что повышает их сопротивляемость воде, уменьшает дрейф и позволяет пользоваться даже при боковых ветрах парусом, вследствие чего весла у них начинают играть чисто вспомогательную роль.

Военные же суда остаются гребными. Причина преимущественного пользования веслами на военных кораблях заключалась в том, что несовершенная парусная оснастка, легкость и малая осадка даже при благоприятном ветре не давали возможности быстрого маневра. Паруса на них используются только при переходах, а перед началом морского сражения неизменно убираются. Для тяжелых же грузовых и торговых судов сила ветра представляла огромные и самоочевидные выгоды.

Коммерческие корабли строились короче, шире, имели более глубокую осадку



Рассмотрение проекта «Ивлия». С.Р.Гриневецкий, И.Н.Банделюк, М.В. Агбунов

Подготовка художественного проекта «Ивлия». Л.С.Герасимов и автор

и лучшие мореходные качества: они легче выносили волнение и в случае необходимости могли даже лавировать. Размеры и грузоподъемность торговых судов были очень разнообразны.

Фукидид и Страбон упоминают о кораблях грузоподъемностью в 10000 талантов (262 тонны. — **Прим. авт.**). Цицерон говорит о грузовых кораблях, поднимавших 52 тонны. Плиний Старший рассказывает об исключительном достижении кораблестроительной техники — корабле, доставившем в правление Калигулы из Египта в Рим обелиск. Корабль этот, по расчету Асмана, должен был иметь 2500 тонн водоизмещения. Лукиан в своем диалоге «Корабль» описывает александрийское судно «Исиду», перевозившее зерно. Длина этого корабля равнялась 55,4 м, ширина — около 14,5 м. Таким образом, отношение длины к ширине составляло 4:1. Средней же величиной коммерческого корабля можно считать грузоподъемность в 3000 талантов, т. е. 78,8 тонны.

Строились и гиганты. Так, Афиней в одном из своих сочинений пишет о сооруженном Гиероном Сиракузским корабле: «...Гиерон же, царь сиракузян, верный друг римлян, усердствовал в сооружении святилищ и гимнасиев и он же был ревностным строителем кораблей и строил суда для перевозки хлеба; о сооружении одного из них я и упомяну. В качестве строительного материала он заготовил лес с горы Этны, достаточный для постройки шестидесяти тетрер. После этого он заготовил гвозди и материал для ребер, для нижней и для верхней из частей; древесину для прочих надобностей — частью из Италии, частью из Сицилии; для канатов пеньку — из Иберии; паклю и смолу — с побережья реки Роны; все остальные потребные материалы — из многих мест. Он собрал также кораблестроителей и иных мастеров, и поставив над всеми архитектора Архия из Корианды, велел ретиво взяться за работу и сам немало дней провел на постройке. Когда же при спуске его на воду возникло много затруднений, механик Архимед спустил его один с помощью нескольких человек; изготовив систему блоков, он сдвинул в море судно такого размера.

Ведь Архимед первым изобрел устройство сложных блоков. Когда же и остальные части корабля были закончены в течение следующих шести месяцев, причем весь он был скреплен медными гвоздями, из которых большинство были в десять мин весом (около 4,5 кг. — **Прим. авт.**), остальные же в полтора раза



Д.С.Шхалахов *Бригада строителей «Ивлии»*

тяжелее (они были вогнаны при помощи сверл и скрепляли ребра; а дерево было покрыто свинцовыми пластинами с прокладками из просмоленного холста), — когда закончили внешнюю отделку, принялись за внутреннее устройство. Этот корабль был по типу двадцативесельным и имел три продольных прохода: нижний шел к грузу, и спуск к этому проходу происходил при помощи построенных лестниц; другой был устроен для желавших пройти к жилым помещениям, а за ним последний — для состоявших при снастях.

По обе стороны среднего прохода находились за перегородками четырехместные помещения, числом тридцать. А капитанское помещение имело пятнадцать мест, и при нем было три трехместных каюты, из которых кормовая служила кухней. Все эти помещения имели пол, выложенный мозаикой из разноцветных камней, изображавшей весь миф Илиады. Во всем этом были изумительно сделаны убранства, потолки и двери. У верхнего прохода устроен был зал для упражнений и место для прогулки, размеры которых соответствовали величине судна; среди них были разнообразные сады с поразительным изобилием растений, которые орошались при помощи свинцовых труб, а кроме того, шпалеры из белого плюща и виноградных лоз, корни которых получали питание из бочек, наполненных землей, они пользовались тем же орошением, что и сады. Эти шпалеры осеняли галереи для прогулок.

Рядом с ними был покой, посвященный Афродите, где пол состоял из агатов и других прекраснейших камней, какие только встречались в Сицилии. Стены и кровля были из кипариса, а двери — из слоновой кости и туи; помещение было роскошно отделано картинами и статуями, а также прекрасными вазами. Рядом находился пятиместный кабинет со стенами и дверями из самшита; в нем была библиотека, а на кровле — солнечные часы, сделанные по образцу часов из Ахрадины. Была и трехместная баня с тремя медными ваннами и баком емкостью в пять метров (200 литров), разукрашенным мрамором из Тавромения. Оборудованы были и помещения для морской пехоты и для ведающих откачкой воды. Кроме того, были и стойла для лошадей, до десяти у каждого борта; в них находился и корм для лошадей, и снаряжение для всадников и конюхов. Был и закрытый водоем в носовой части, вмещающий две тысячи метров (80000 литров), сделанный при помощи досок, смолы и парусины.



Коллектив судоверфи ВМФ-1. Пос. Лазаревское, г.Сочи

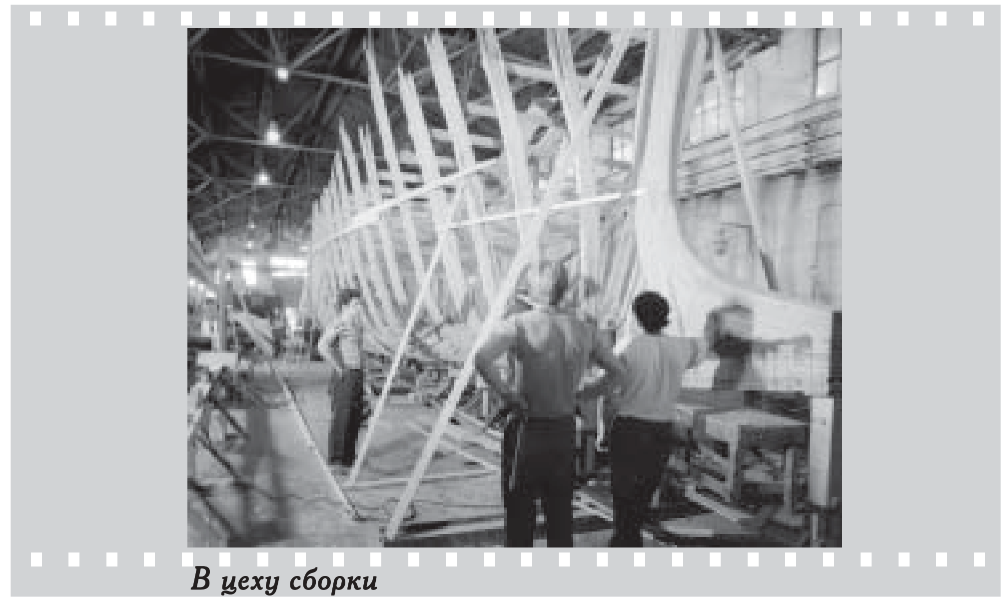
Рядом с ним находился закрытый рыбный садок из свинца и досок; он был наполнен морской водой, и в нем содержались многочисленные рыбы. А с обеих сторон по бортам были выдвинуты на соразмерное расстояние балки, на которых находились клетки для дров, печи, кухни, мельницы и многие другие службы. С наружной стороны вокруг корабля стояли атланты в шесть локтей (3 метра) вышиной, принимавшие на себя и всю верхнюю тяжесть, и балки с триглифами; все они были на соразмерном расстоянии друг от друга.

Весь корабль был расписан подходящими картинами. И было на нем восемь башен, величиной соответствовавших размерам корабля: две башни на корме, столько же на носу и остальные в средней части корабля. На каждой башне были укреплены две балки, а на них висели корзины, из которых можно было сбрасывать камни на подплывающих неприятелей. На каждой башне помещались четыре вооруженных воина и два лучника. Вся внутренность башен была полна камней и стрел.

По всему кораблю проходила стена с бруствером и навесом, укрепленная на сваях; а на ней был установлен камнемет, сбрасывавший камни в три таланта и стрелы в двенадцать локтей. Эту машину соорудил Архимед. И те и другие снаряды он метал на стадий. Затем были прикрытия, состоявшие из толстых стен, висевших на медных цепях. Мачт было три, и на каждой по две камнеметные реи; с них спускались на нападающих крючья и свинцовые слитки. Была вокруг корабля и железная ограда против тех, кто попытался бы взойти на него, и железные кошки, которые, спускаясь при помощи механизмов, завладевали кораблем противника и подводили его под удар.

На каждом борту стояло по шестидесяти воинов в полном вооружении и столько же их было у мачт и камнеметных рей. Были и на самих мачтах в медных гнездах люди, на первой — трое, а на каждой из следующих это число уменьшалось на одного. Им подавались рабами в эти защищенные гнезда при помощи воротов камни и стрелы. Якорей же было четыре деревянных и восемь железных.

Из мачт вторую и третью найти удалось легко, первая же была найдена с большим трудом в горах Бруттия каким-то свинопасом. К морю ее доставил механик Филей из Тавромения. Вода из трюма, хотя бы и стоявшая очень высоко, вычерпывалась одним человеком при помощи бесконечного винта, изобретенного



В цеху сборки

Архимедом. Имя кораблю было «Сиракузянка»; когда же Гиерон его отсылал, он переименовал его в «Александриду». Вспомогательными судами при нем были, во-первых, грузовой бот, поднимавший три тысячи талантов (178,6 тонны); двигался он только на веслах. Далее — вмещавшие полторы тысячи талантов лодки и челноки. Команда же была численностью не менее... (в тексте пропуск)... помимо названных, и еще шестьсот человек на носу, которые были наготове, чтобы исполнять приказания.

Для разбора проступков, совершавшихся на корабле, существовал суд, в который входили капитан, кормчий и носовой дозорный, судившие по сиракузским законам.

Зерна грузили на корабль шестьдесят тысяч талантов, сицилийской соленой рыбы — десять тысяч бочек, шерсти — двадцать тысяч талантов и двадцать тысяч талантов других товаров, кроме этого —продовольствие для плывущих на корабле. Но когда Гиерон услышал, что одни гавани не могут вместить этот корабль, другие же даже опасны для него, он решил отправить его в подарок царю Птолемею в Александрию, ибо в Египте был неурожай. Так он и сделал, и корабль отправился в Александрию, где он и был поставлен в док. Гиерон же наградил Архимеда, автора эпиграмм, написавшего эпиграмму на этот корабль, тысячей медимнов (52000 литров) пшеницы и переслал их на собственный счет в Пирей».

Даже согласившись с тем, что многое в рассказе преувеличено, корабль и его строители вызывают уважение. В среднем античный коммерческий корабль перевозил от 50 до 70 пассажиров, но из разных текстов можно увидеть, что их могло быть и больше. Так, из библейского текста мы знаем, что корабль Павла мог принять 276 пассажиров; в биографии же Флавия Иосифа речь идет даже о 600 пассажирах.

В оснастке кораблей обычно довольствовались одной мачтой, но известны и трехмачтовые суда, об одном из них и пишет Гиерон. Плиний, однако, говорит о парусах в передней и задней частях корабля, как о рискованных новшествах. Мачты на коммерческих судах заделывали обычно наглухо, в противоположность военным кораблям, на которых они были съемными. Каждая мачта несла лишь один четырехугольный парус, укрепленный сверху на прямой рее, которая могла быть либо цельной, либо составной из двух частей.



Остов диеры *Обработка отливки тарана*

Остается загадкой, как при такой примитивной оснастке суда поддавались лавировке. Античные источники утверждают, что это было возможно. Лукиан в диалоге «Корабль» говорит о корабельщиках, которые прибыли в Пирей, лавируя против встречного ветра.

Ответить на этот вопрос нам должна была строящаяся копия.

Средняя скорость хода у торговых кораблей была незначительна. Путешествие из Египта в Индию продолжалось, как можно выяснить из данных Плиния, 70 дней, что соответствует скорости в 1,5 узла, но были и такие корабли, которые могли с утра до полудня пройти расстояние в 35 миль, что дает скорость в 4,5 узла. В исключительных случаях скорость при сильных попутных ветрах могла достигать и 7 узлов, а построенную Джоном Моррисоном триеру экипаж из 170 гребцов кратковременно разогнал до 11,5 узла.

Внутри корабля в виде галереи располагались в два ряда вертикальные стойки, служившие опорой для горизонтальной балки или каната, соединявших корму и нос корабля. Таким образом достигалось увеличение продольной жесткости корпуса, что было особенно важно для военных кораблей, у которых длина превышала ширину в среднем в семь раз.

Военные корабли отличались от коммерческих не только своими размерами. Как отмечалось ранее, основным движителем были гребцы и поэтому существенной конструктивной особенностью военных кораблей был плоский деревянный выступ, проходивший вдоль обоих бортов и игравший ту же роль, что и выносные уключины на современных гоночных лодках: он позволял увеличить длину весла и, следовательно, длину весельного размаха.

Исходным типом военного корабля, имевшим распространение в архаической Греции, был 50-весельный корабль (пентеконтера. — **Прим.авт.**), у которого весла были расположены в один горизонтальный ряд по 25 с каждой стороны, причем каждым веслом греб один человек. В дальнейшем число весел и число гребцов значительно увеличились.

Размещение весел, распределение рабочей силы на них остаются во многом спорными, потому что изображений сохранилось мало и они в большинстве слишком стилизованы и схематичны: рисунки на вазах, стенная живопись, изображения на монетах и скульптурных рельефах. Даже устройство афинских триер остается дале-



Подготовка к спуску на воду

ко неясным, хотя они были наиболее распространенными кораблями классической эпохи и о них имеется большое количество упоминаний в античной литературе. В отличие от конструкции, о внешнем оформлении кораблей можно судить не только по сохранившимся изображениям, но и по описаниям ряда античных писателей.

Поскольку мы уже заговорили о постройке кораблей, расскажем и о кораблях, построенных царем Филопатором (Птолемей IV Филопатор, 220—204 гг.). О них так рассказывает Калликсен в первой книге своего сочинения об Александрии: «Филопатор построил тессераконтеру, имевшую в длину двести восемь локтей, пятьдесят локтей от борта до борта, а в вышину до акростолия — сорок восемь локтей (один локоть примерно 0,5 метра. — **Прим. авт.**). Корабль имел четыре руля по тридцать локтей и транитские весла — самые большие — по тридцати восьми локтей. Так как в их рукоятках находился свинец и они во внутренней части были очень тяжелыми, то, находясь в равновесии, оказывались весьма удобными для гребли. Имел он два носа и две кормы и семь бивней, из них один передний, а другие отступающие, некоторые на скулах корабля.

Скрепляющих поясов он имел двенадцать, каждый в шестьсот локтей. Корабль был очень пропорционален. Удивительно разукрашен был он и в других отношениях: на корме и на носу были фигуры не менее двенадцати локтей вышиной, и повсюду он был расцвечен восковой живописью, а часть борта с отверстиями для весел до самого киля была разукрашена резьбой — листвой плюща и тирсами. Очень красивы были и снасти, они заполняли все отведенные для них части корабля. При испытании корабль получил свыше четырех тысяч гребцов и четыреста человек обслуживающей команды, на палубе поместилась пехота в числе трех тысяч без ста пятидесяти, да, кроме того, под скамьями гребцов — еще много людей и немало продовольствия.

Смещен он был с помоста, сколоченного, как говорят, из металла, достаточного для пятидесяти пентер, и толпа стаскивала его с криками и трубными звуками. Однако впоследствии один финикиец изобрел способ спуска, устроив ров длиною, равной кораблю, и вырытый рядом с гаванью. Тут он заложил и фундамент из крепкого камня на глубину пяти локтей и по нему пропустил поперечные катки во всю ширину рва, оставлявшие пространство глубиной в четыре фута. Проведя канал от моря, он наполнил морской водой вырытое пространство и легко ввел



Диеру выкатывают на площадку и транспортируют к воде

туда корабль при помощи немногих людей. Загородив потом (порча в оригинале) канал, они вычерпали воду машинами. После этого корабль оказался прочно посаженным на упомянутые выше катки». Так был создан первый док.

Основным во всех источниках остается вопрос о расположении гребцов и весел. По традиционному представлению, название «триера» означает «корабль с тремя горизонтальными рядами весел». Каждый ряд обслуживался особой группой гребцов, носившей специальное название: траниты, зигиты и таламиты. Эти названия означали соответственно гребцов верхнего, среднего и нижнего рядов. Каждый гребец работал одним веслом. Весла имели различную длину: весла нижнего ряда были самыми короткими, а весла верхнего — самыми длинными.

Однако различная длина весел делает практически невозможной согласованную греблю. Кроме того, и размещение гребцов в три этажа не соответствует тому, что известно о высоте античной триеры. А какой же высоты должен был быть борт у многорядных судов, не говоря об описанной ранее «сорокарядной» тессераконтере?

Шагом вперед, не устранявшим, впрочем, всех трудностей, было предположение, что гребцы, работавшие верхним и средними рядами весел триеры, находились на одном уровне, сидя рядом — траниты ближе, а зигиты дальше от борта. Существовала и совершенно иная концепция расположения гребцов и весел на триере, согласно которой траниты, зигиты и таламиты находились на одном уровне, причем транитами называлась группа гребцов, сидящих ближе к корме, зигитами — центральная, а таламитами — носовая. В соответствии с этим, тетреры, пентеры и полиеры отличались от триер только большим числом гребцов, работавших на каждом весле, а не увеличением рядов весел.

При этом в триере весла располагались «звеньями» по три весла в каждом, как это делалось много столетий спустя в венецианских галерах, где каждое весло обслуживалось одним гребцом. На более крупных кораблях, например, пентерах, каждое «звено» сводится к одному веслу, но зато обслуживаемому пятью гребцами; в гексерах — шестью и т. д. вплоть до декер, у которых на каждое весло приходится по десять человек.

Опыт Средних веков и Нового времени показал возможность дальнейшего увеличения числа гребцов, работающих на одном весле, и то, что увеличение греб-



Первые секунды на воде

ной силы идет по пути объединения весел в звенья, до четырех. Предельным по мощности гребного аппарата типом судов является тессераконтера (т.е. «сорокакратный корабль») Птолемея IV Филопатора, упоминаемая Плутархом в биографии Деметрия. Как явствует из описания Плутарха, опыт «сорокакратного корабля» оказался совершенно неудачным, и попытки создания судов такого типа более не повторялись.

В эллинистическую эпоху в кораблестроении не наблюдалось каких-либо серьезных изменений в архитектуре корпуса корабля, парусном вооружении, такелаже. Усложнения велись только за счет количественных изменений: рост размеров корабля, усовершенствование их снаряжения и отделки. Серьезное внимание уделялось созданию систем размещения гребцов и объединения весел, что вело к увеличению скорости и мощи кораблей. Работа военных кораблестроителей в этом направлении прослеживается на основании античных источников.

В начале IV в. до н. э. Дионисий I Сиракузский строит тетреры и пентеры. В Афинах тетреры появляются с 330 г. до н. э., пентеры — с 325 г. до н. э., а уже в 332 г. до н. э. пентеры появились у финикийцев и кипрских мореходов. Особенно широко развернулась постройка мощных военных кораблей, перешедшая в настоящую гонку вооружений, у преемников Александра Великого. Большую роль в этом отношении сыграл Деметрий Полиоркет. Плутарх с величайшей похвалой отзывается о мореходных качествах созданных его мореходами судов, отмечая их быстроходность и эффективность в противовес неуклюжему колоссу Птолемея, построенному ста годами позже.

Финикийским кораблям Деметрий был обязан победой при Кипрском Саламине в 306 г. до н. э. В 301 г. в его флоте появляется уже трискайдекера («тринадцатикратный корабль»). Наконец, в 288 г. до н. э. он располагает кораблями еще большего типа, вплоть до геккайдекеры («шестнадцатикратный корабль»), прославившейся своей быстроходностью. После поражения Деметрия его лучшие корабли достались Птолемею и Лисимаху. Во флоте последнего гигантский корабль Деметрия стал флагманским. Постройка больших кораблей послужила толчком к дальнейшей гонке морских вооружений, и Антигон Гонат построил в Коринфе корабль еще большего размера — «Истмию», возглавлявшую его флот в сражении при Косе (253 г. до н. э.), которое закончилось победой над Птолеме-


На воде

ем. За этим последовали икосера («двадцатикратный корабль») и триакотера («тридцатикратный корабль») Птолемея II, построенные на Кипре мастером Пирготелем. Завершением этой гонки явилась тессераконтера («сорокакратный корабль») Птолемея IV Филопатора.

Такие огромные корабли были единичны, поэтому основное боевое ядро эллинистических флотов продолжало состоять из триер и пентеконтер. А корабли-гиганты служили в первую очередь целям демонстрации военно-морского могущества той или иной державы и высокого уровня кораблестроительной техники. Упоминание об этих кораблях как о диковинах показывает то исключительное положение, которое они занимали. К тому же нет никаких свидетельств античных авторов, говорящих о решающей роли гигантов в морских битвах той поры.

Приведем подробный разбор греческой триеры, сделанный на основании античных источников Г.Б. Петерсом в книге «Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья».

«Первые триеры, пишет автор, были построены в VIII в. до н. э. в городе Коринфе и позднее на острове Самос. Во время греко-персидских войн (500 — 449 гг. до н. э.) в Афинах строится первый большой флот, состоящий из значительного количества триер. Из Греции триера переходит во флоты других средиземноморских государств, а с помощью малоазийских греков — в состав персидского флота и флотов различных государств Понта. Размеры триеры находились в пределах от 25 до 46 метров в длину и от 4 до 6 метров в ширину, соответственно меняется и водоизмещение — от 45 до 100 тонн. Размеры древних судов были определены благодаря археологическим работам, проведенным в Пирее и выявившим расстояние между стропилами эллингов, в которых находились корабли во время строительства, ремонта или стоянок.

...В своем основании триера имела деревянный киль; к нему крепились части корабельного набора — судовые ребра — шпангоуты, покрытые снаружи досками бортовой обшивки. Киль в носовой части судна переходил в форштевень с одним или несколькими таранами, обшитыми медными листами. Тараны были различны по своим размерам и конструкции, они широко представлены на монетах Северного Причерноморья.

Триеры, построенные аттическими мастерами, имели тараны, расположен-



ные близко к поверхности воды; часто таранные удары такими судами наносились выше ватерлинии. Сиракузские мастера строили триеры с короткими и прочными таранами, расположенными ниже, чем у афинских триер. Удар таким тараном делал пробоину в борту неприятельского судна всегда ниже ватерлинии. Часто, кроме нижнего тарана-эмбелоса, имелся еще и верхний таран. С двух сторон носовой части триеры крепились брусы — эпотиды, с помощью которых ломались весла на судах противника.

В кормовой части судна киль переходил в закругленный ахтерштевень. Для изменения направления движения триеры в корме с каждого борта располагалось по одному укрепленному рулю в виде большого весла. Триера имела по несколько якорей, размещавшихся обычно в носовой части корабля. На триере строилась сплошная палуба, под которой располагался трюм, где находились гребцы и хранились провиант и различные запасы.

С IV в. до н. э. на триерах появляется легкая верхняя палуба — катастрома, защищавшая гребцов верхнего ряда от стрел и дротиков и служившая одновременно местом расположения воинов. В верхней части этой палубы имелась выступающая наружу и свисающая над водой площадка — транс. Это приспособление позволяло, не увеличивая ширины подводной части корабля и длины весел, увеличить длину выноса последних. Транс защищал корпус корабля при таранном ударе, увеличивал продольную прочность судна, а также предоставлял дополнительную возможность маневрировать воинам.

Основным видом движителя у триеры были расположенные вдоль борта один над другим три ряда весел. Для того чтобы один ряд весел при гребле не задевал за другой, бортовые отверстия для них смещались.

Гребцы сидели на деревянных скамейках — банках, на которые часто для удобства подкладывались специальные подушки. Во время стоянки весла вбирали внутрь корабля и, туго подтягивая к бортам, крепили ремнями к уключинам.

Все три ряда весел работали вместе только во время боя. Обычно гребцы были разделены на вахты. При необходимости триера с помощью весел могла двигаться кормой вперед.

Вспомогательным движителем триеры являлся прямой парус, который во время боя убирался. Обычно на триерах устанавливалось по одной мачте, изго-



Окончательные работы по доводке корпуса, его окраске и установке

товленной из целого дерева, нередко из пихты. Мачту устанавливали почти посередине судна, несколько ближе к его носовой части. Будучи съемной, по мере надобности она укладывалась вдоль борта на вилкообразную подставку, что хорошо прослеживается на мозаике середины III в. н. э. из Туниса».

Во главе триеры стоял всегда триерарх. Эти военачальники пользовались большим влиянием и активно участвовали в политической жизни. Известен заговор триерархов на Боспоре против Левкона I. Первым помощником триерарха был рулевой, который также играл большую роль на флоте. В почетном ольвийском декрете (последнее десятилетие II — первое десятилетие I в. до н. э.) упоминается амисский капитан, везущий провиант арменийцам, переселенным Митридатом Евпатором в Ольвию.

Начальник гребцов — гортатор — имел в своем распоряжении флейтиста, подававшего на флейте сигналы гребцам, регулируя тем самым темп движения весел. На носу судна находился вахтенный. Для текущего ремонта корабля в команде был плотник. На судне имелась военная команда из 20 воинов-гоплитов.

В связи с более широким применением в эпоху эллинизма абордажного боя значительно увеличивается число воинов на палубах».

Приведенный анализ дает довольно подробную картину основного типа античного военного корабля — триеры, ее внешнего архитектурного обустройства.

Помимо основных классов кораблей, в эллинистических флотах существовало большое количество других классов вспомогательных судов, свидетельствующих о разнообразии тактических и стратегических задач, решавшихся эллинистическими флотами. Известно, в частности, о существовании многочисленных разновидностей «монеры», т. е. корабля легкого типа. К ним относятся суда, предназначавшиеся в первую очередь для разведывательной и посыльной службы, а также и для прикрытия и охраны торговых судов. Другие, более тяжелого типа, получили особое распространение около 200 г. до н. э. и были вооружены бивнем. Назовем еще совсем легкие ботики, вмещавшие до тридцати человек и, наконец, излюбленные морскими разбойниками камары, отличавшиеся быстроходностью и способностью переносить большую волну. Несомненно, суда, предназначенные для перевозки военных грузов, специально приспосабливались и для перевозки лошадей и даже слонов.



сидений для гребцов у причалов Одесского морского торгового порта

Рулевое устройство кораблей чаще состояло из двух рулевых весел, отличавшихся от обычных весел своими размерами и формой, что зачастую было обусловлено не столько соображениями практической целесообразности, сколько стремлением к орнаментальности. Часто рулевым веслам придавалась форма ласточкиного хвоста.

Особенно важным было создание надежных якорей, способных удерживать корабль на стоянке в непогоду. Изображения античных якорей часто встречаются на монетах и барельефах. Несмотря на различия в деталях, основные черты так называемого «адмиралтейского якоря» выражены на античных якорях вполне отчетливо. Античные же источники донесли до нас упоминания и о якорях с одной лапой, напоминавших крюк. Кроме кольца, предназначавшегося для крепления якорного каната, было кольцо и на противоположном конце якорного веретена, куда могли крепить пробковый буй, указывавший место, где лежит брошенный якорь.

Якорь бросали с носовой части корабля, однако в некоторых случаях отверстия для якорного каната находились и в кормовой части по соседству с рулевыми веслами. Число якорей на судах обычного типа достигало четырех, а иногда даже превышало эту цифру.

В специфическом боевом оборудовании корабля основную роль первоначально играл бивень, впервые упоминаемый Геродотом в связи с морским сражением при Алерии (540 — 530 гг.). Бивень, сделанный из бронзы или железа, находился в месте соединения киля и форштевня, несколько ниже ватерлинии. При слабой прочности корпуса удар, нанесенный в борт, оказывался гибельным. Тактические схемы военных сражений сводились именно к тому, чтобы, маневрируя, выйти в борт противнику и нанести гибельный удар. Величина бивня достигала 2—3 метров. Известны случаи, когда хорошие бивни сохранялись и после гибели корабля и использовались при постройке нового.

Боевые действия на воде имели свою стратегию и тактику. Таранному удару мог предшествовать маневр, который называли «проплыв», когда нападающий корабль с максимальной скоростью проходил вплотную к борту атакуемого корабля (весла с соответствующей стороны при этом быстро втягивались внутрь корпуса). Расчет был основан на том, что противник не успеет произвести тот же маневр и его весла будут неизбежно сломаны, что лишит способности передвиже-



Последние приготовления

ния. Вероятно, при этом маневре важную роль играл вспомогательный таран-бивень, помещавшийся на носу несколько выше основного. После этого следовала новая атака — удар в корпус и абордаж.

Для абордажной атаки служили особые мостики, перебрасываемые на борт корабля противника. Встречаются упоминания о башнях, устроенных на кораблях и служивших для прикрытия корабельной пехоты.

В эллинистический период начинается применение метательных орудий в случаях, когда флот действовал против сухопутных укреплений. Для этой цели катапульты устанавливались в носовой части корабля.

Увеличение размеров кораблей, усложнившееся управление ими привели к дальнейшей профессионализации морского дела. На кораблях уже существовала дифференцированная номенклатура командных должностей, предполагавшая специальную подготовку и высокие профессиональные навыки. Во главе военного корабля стоял капитан, далее, в порядке нисходящих рангов, шли кормчий, носовой наблюдатель, пятидесятник, начальник гребцов.

Начальник гребцов вместе с флейтистом организовывал и регулировал работу гребцов. Гребцы представляли собой основную движущую силу военных судов. Их число бывало чрезвычайно велико, поэтому исключительное значение имела правильная организация работы гребных команд.

Известны также еще бортовые начальники, корабельные коки. Команда состояла из гребцов, матросов и морской пехоты.

Легкость конструкций античных судов делала постройку их сравнительно простой, и сроки ее в случае надобности могли быть очень короткими. Строительство корабля к тому же находилось в прямой зависимости от количества рабочих рук. Известны примеры создания целого флота в течение нескольких месяцев. Так, Плиний сообщает, что флот римского консула Дуилия, участвовавший в сражении при Милах (260 г. до н. э.), был построен в срок 45 — 60 дней, считая с момента валки корабельного леса. Гиерон II Сиракузский (269 — 214 гг. до н. э.) затратил на сооружение флота в 220 кораблей 45 дней. С другой стороны, мы знаем, что гигантский корабль того же Гиерона строили целый год, что объясняется исключительными размерами и сложностью внутренней отделки. Материалом для постройки судов служили дуб и различные породы хвойного леса, произрас-



В акватории одесского порта

тавшие на берегах Средиземного и Черного морей: сосна, осина, лиственница, пихта, кипарис, кедр. Помимо леса, на постройку расходовались деготь, смола, пенька. Металл требовался в минимальных количествах. Паруса делали из холста.

Срок службы античного корабля исчислялся иногда многими десятилетиями. Так, тетрера Филопэмена была использована в морской войне через восемьдесят лет после ее постройки (192 г. до н. э.). Правда, она оказалась пригодной только для обычного плавания и при попытке таранить противника развалилась сама. Нормальной же продолжительностью существования корабля можно считать 25 — 30 лет. Сравнительно долгий срок делается понятным, если учесть щадящие условия эксплуатации античных судов. Даже при непродолжительных остановках корабль вытаскивали из воды на сушу, корабль же, не находящийся в плавании, хранился всегда в сухом доке. Зимовали корабли также на суше, где их одновременно подвергали основательному ремонту.

Маяки в нынешнем смысле этого слова, т. е. башни с сильными источниками света, служащими для ориентировки судов, появляются в римское время. Подтверждения тому находим у Страбона, писавшего в самом конце I в. до н. э. о таких маяках. С другой стороны, на монетах Домициана (91— 96 гг.) изображен александрийский Фарос — слово это затем становится нарицательным для обозначения маяка (отсюда наше «фары») с горящим на его вершине огнем. И немного раньше поэт Лукиан, умерший в 65 г. н. э., в 1004-м стихе поэмы «Фарсалия» упоминает о фаросских огнях на египетском берегу.

В своей «Естественной истории» Плиний упоминает уже о ряде таких маяков. В эллинистическую эпоху маяки — это монументальные сооружения, видимые издалека и обозначающие днем вход в гавань. Возможно, что одно из семи чудес света — знаменитый Колосс Родосский, изваянный Харетом из Линда в 288 г. до н. э. и представлявший собою исполинскую (высотой в 30 метров) статую бога Солнца, был именно такого рода сигнальным сооружением. К семи чудесам был причислен и Александрийский маяк, построенный на маленьком острове Фарос. Этот маяк построил Сострат у входа в гавань Александрии. Его сооружение продолжалась двадцать лет.

Прекрасные античные мореходы на несовершенных, а порою примитивных судах совершали дальние плавания и добились выдающихся достижений в облас-



До свидания, Воронцовский маяк

ти морских походов и путешествий. К примеру, плавание, совершенное Неархом, адмиралом Александра Македонского, из Индии к устью Евфрата, дало множество ценных материалов для античных натуралистов и географов и останется одной из любопытнейших страниц истории мореплавания.

Замечательное путешествие совершил Пифей из Массалии, современник Аристотеля. Он обошел западные и северные берега Европы и достиг Шетландских и Оркнейских островов. Его географические открытия и океанографические наблюдения были с недоверием встречены большинством современников, но заключали в себе, несомненно, немало вполне надежного и ценного материала.

Изучив многообразный, а порой и противоречивый материал, мы с друзьями стали перед выбором, какой же корабль заложить в проект. Унирему — корабль с одним рядом весел, более приближенный к простейшим древнегреческим судам; диеру — корабль с двумя рядами весел, служивший переходным типом судов от униремы к триере, или триеру? Собранные сведения говорили о довольно серьезных осложнениях, которые поджидали бы в случае создания проекта триеры. Две концепции расположения гребцов, как писалось выше, практически не действующий нижний ряд весел (только на гладкой воде во время боя. — **Прим. авт.**), ослабление конструкции корпуса нижним рядом отверстий для весел, говорили не в ее пользу.

К тому же необходимо напомнить, что корабль мы хотели строить для дальних походов, и это заставило отказаться от создания триеры. Унирема также, на наш взгляд, была мало пригодна для продолжительных плаваний из-за слабой мощности гребного аппарата и малой вместимости. Поэтому диера или, как такой тип кораблей называли в римское время, бирема — быстроходный вместительный корабль с двумя рядами весел, защищающий людей и груз палубой, и был выбран для последующего проектирования.

Первые диеры были построены финикийцами в VIII или VII вв. до н. э., о чем свидетельствуют изображения во дворце Синаххериба в Ассирии. Греки усовершенствовали эти суда, удлинив и понизив борт. Создание диер имело принципиальное значение для развития военно-морского и торгового дела. Они использовались и как боевые корабли, и для перевозки небольших партий грузов. Диера позволяла, не увеличивая длину корабля, только за счет строительства верхней



Холодное осеннее море *Врач экспедиции Ю.Бондарюк*

палубы, удвоить мощность весельного движителя. Она к тому же имела целый ряд конструктивных преимуществ перед униремой: высокие борта, палубу, трюм и каюты давали возможность совершать успешные дальние плавания. Она была вестницей прогресса в борьбе человека за увеличение скорости корабля. Диера явилась переходным звеном от судов с одним рядом весел — пентеконтер к кораблям с тремя рядами весел —триерам. Ее появление отвечало возросшим потребностям времени, без ее строительства и эксплуатации невозможно было создание такого устойчивого типа судна, как триера.

Довольно частые изображения диеры можно увидеть на античных монетах и барельефах. Общая картина, которую удалось воссоздать из различных источников, приводит к общему описанию диеры: днище судна, плавно закругляясь, переходит в кормовую часть — ахтерштевень — высоко загнутую корму, необходимую для плавания по бурному морю и для защиты корабля от волн. Ахтерштевень заканчивается отогнутым наружу, суживающимся вверх желобом — акропостолем, который изготовлялся в виде загнутой наружу или внутрь спирали, лебединой шеи, дельфиньего или петушиного хвоста.

Непосредственно под щитом акропостоля помещалось изваяние божества, которому посвящали корабль или целую флотилию. Так, по сообщению Еврипида, во флоте, собравшемся для похода на Трою, 50 фиотских кораблей имели на корме изваяние Нереиды; 60 афинских кораблей — изваяние Паллады на крылатой колеснице; на 50 беотийских кораблях находилось изображение Кадма, убивающего змея; а на корабле Нестора — изображение быка.

Рядом с акропостелем устанавливали тент, который при желании мог убираться, для лучшего обзора с кормы. Часто на этом месте возводилась деревянная кормовая рубка. На корме также устанавливали шест с вымпелом и укрепляли трап.

Бортовые доски крепились к шпангоутам медными гвоздями, а пазы между ними конопатились и смолились. Борт оканчивал широкий брус-планшир.

Корму сверху вниз пересекало рулевое весло, которое крепилось в верхней части кормы с помощью обоймы или пропускалось под планшир. К рукояти весла прикреплялся изогнутый металлический рычаг-румпель, часто встречающийся на изображениях, служивший для поворота рулевого весла в целях изменения на-



Первые дни плавания погода не благоволила к экспедиции

правления судна и фиксации руля в определенном положении. Иногда диерой управляли одним веслом, чаще их было два — по одному с каждого борта. Иногда же для увеличения маневренности кораблей число рулей доводили до четырех — два в носовой части и два с кормы.

Парус управлялся гитовыми концами, служившими для его подъема и опускания.

Мачта изготавливалась из целого ствола дерева. Фал предназначался для спуска и подъема рей через колесо блока.

Поперек мачты шла рея. Реи на судах могли состоять из двух отдельных стволов дерева, связанных в нескольких местах у мачты. Такая составная рея могла применяться в тех случаях, когда не было более подходящего по длине и прочности строительного материала или при необходимости увеличения ее длины. Составная рея делала более надежной ее центральную рабочую часть, которая передавала в этом месте на мачту давление, воспринятое парусами.

Часто на древних изображениях кораблей можно видеть рею-однодревку. К ней с помощью растительных или плетеных кожаных канатов подвязывался парус. Для крепления к рее парус имел веревочные кольца — кренгельсы и маленькие обметанные отверстия в парусе — люверсы, в которые пропускался крепящий трос — слаблин. Как видно на изображениях античных кораблей, большинство парусов имело четырехугольную форму.

На одном из барельефных изображений виден корабль с двумя рядами весел, устремляющийся на противника для нанесения таранного удара. Динамика движения судна подчеркивается волнами вокруг носа и кормы, в выброшенных вперед веслах, в напряженных фигурах гребцов. Кажется, что в следующее мгновение они откинутся назад на банках, резко приведут весла к корме и судно с новой силой устремится вперед. Возможно, что изображение этого военного судна — диеры — связано с какой-либо победой черноморского флота в конце IV — начале III вв. до н. э.

Итак, тип корабля был выбран. Теперь необходимо было остановиться на основных его размерах. После долгих споров и консультаций с проектантами согласовали и этот вопрос. Длина — 25 — 26 метров, ширина — 4 — 5 метров, водоизмещение — 35 — 40 тонн, высота борта — 1,8 — 2,2 метра. В движение диера должна была приводиться сорока восемью разновеликими веслами, распо-



На веслах

ложенными по двенадцать в каждом ряду. На каждое весло — один гребец.

За детальную проработку и конструирование корабля взялась группа инженеров кораблестроительного института г. Николаева. Мечта о строительстве античного корабля стала воплощаться в теоретические расчеты и чертежи, однако до непосредственной закладки корабля было еще очень далеко и самым первым и немаловажным фактором, мешающим началу, была нехватка средств.

Осень подходила к концу, когда скопившаяся гора литературы была уже детально проработана. Благодаря Сергею Охотникову мне удалось использовать книги научной библиотеки археологического музея. Собранный материал вылился в две предыдущие главы, с которыми читатель уже мог познакомиться. Вырисовалась четкая концепция и самого маршрута путешествия, и строительства корабля. Теперь необходимо было найти судоверфь, на которой можно было бы его построить.

Пасмурным дождливым днем, всего через три с половиной месяца после возвращения из экспедиции на остров Змеиный, в кабинете Сергея Охотникова состоялся примерно следующий разговор:

— Я просмотрел весь собранный материал. Сделано много. Ты помнишь, я говорил тебе о писателе Михаиле Агбунове. Так вот, он сейчас в Москве и совсем недавно я говорил с ним по телефону. Он очень заинтересовался идеей воссоздания копии античного корабля.

Сергей достал из письменного стола две книги, написанные Михаилом Агбуновым, — «Загадки Понта Эвксинского» и «Античная лоция Черного моря» — и добавил:

— Настоятельно рекомендую. Прочти их и созвонись с Михаилом.

Сергей, как стало видно еще во время экспедиции на остров Ахилла, обладал удивительным качеством — делать все именно в тот момент, когда это было необходимо. Вот и сейчас книги Агбунова он предложил, когда моя собственная концепция уже сложилась. К тому же я был достаточно подготовлен к их изучению и сопоставлению с тем материалом, который накопился. «Загадки» и «Лоцию» я «проглотил» в считанные дни и, помимо новых сведений, вынес для себя одно немаловажное решение: такой человек, как Михаил, необходим готовящемуся предприятию и нужно приложить все усилия, чтобы его привлечь.



Попутный ветер сменил штиль у берегов Румынии

Итак, готова программа, намечены цели, теперь — за дело!

Но, как говаривали в старину, скоро только сказка сказывается. Чувствую, что с каждым днем времени становится все меньше и меньше, а кроме замысла, пока ничего нет. Поэтому первый маршрут готовящейся экспедиции будет проходить по городам, в которых сохранились судоверфи, строившие деревянные корабли. Их всего три, и разбросаны они на тысячи километров друг от друга. В путь отправится Павел Гончарук. Вначале он отвезет проработанные мною теоретические материалы об античном кораблестроении инженерам в г. Николаев. Затем — институт кораблестроения в Ленинграде, далее — судоверфи в Архангельске, Петрозаводске, Сочи. Как всегда в таких случаях, мы договариваемся о связях, жмем на прощанье руки и желаем удачи.

На другой день раздается первый звонок. Слышу приглушенный голос товарища, который радостно сообщает, что конструкторское бюро «Яхта» Николаевского кораблестроительного института уже начало подготовительные работы. Возглавил предпроектную подготовку конструктор Лев Забурдаев.

Ну что ж, начало положено прекрасное! Я поздравляю Павла, однако напоминаю ему, что самое главное, даже при высоком качестве проекта, — минимальные сроки его практического осуществления. На это Павел отвечает, что вопрос уже обговаривали и проект будет выполняться по частям, с таким расчетом, чтобы выдавать чертежи на верфь по мере необходимости.

Улыбаясь про себя, замечаю другу, что еще нет верфи, которой понадобятся эти чертежи, но он настроен оптимистично.

Следующие несколько дней прошли в томительном ожидании звонков. Однако судьба решила пошутить над нами: чувство радости, что есть проектант, заставило метаться по всей России в поисках верфи. Хотя, что здесь странного: яхтенным, а тем более деревянным судостроением у нас в стране практически никто не занимается.

Второй звонок, которого я наконец дождался, был уже из Ленинграда. Итоги разговора были не очень утешительными и выражались в следующем: ни судоверфь в Петрозаводске, ни судоверфь в Архангельске деревянное судно таких размеров построить не могут. Судоверфь в Сочи построить может, однако принадлежит Военно-морскому ведомству, перегружена заказами и взять еще один



Вес каждого весла 18 кг

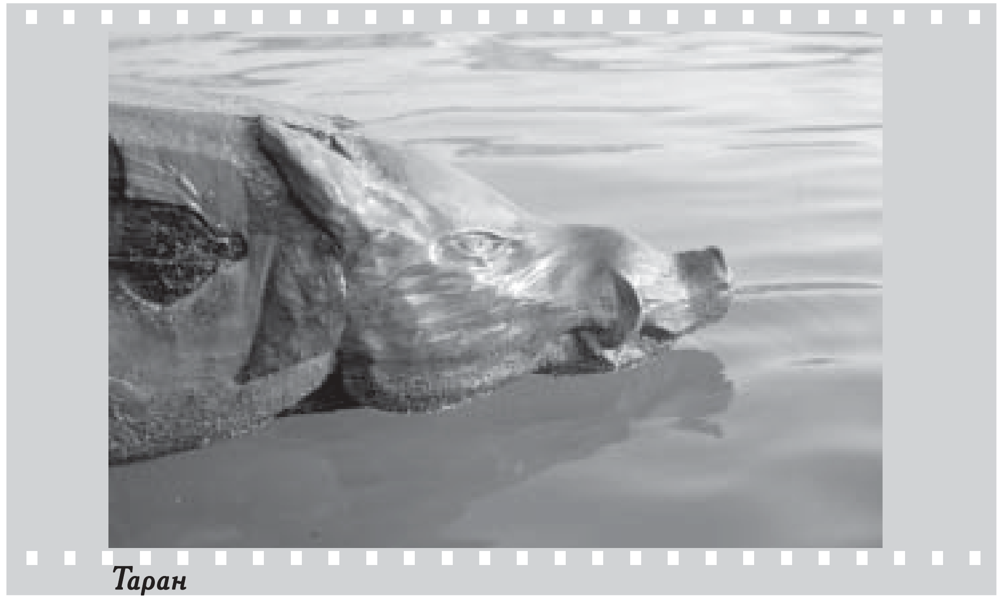
на этот год отказывается. Единственный, кто может дать указание строить, — лично командующий Военно-морскими силами СССР. Ну что же, результаты не радуют, но мы теперь хотя бы знаем, что существует судоверфь, которая при определенных условиях корабль построить может.

Той же ночью Павел улетел в Москву на встречу с Михаилом. Мы не договаривались больше созваниваться, окончательное решение по всем вопросам примем уже в Одессе.

...Как принято на железнодорожной линии Москва — Одесса, поезда по расписанию не ходят, поэтому, пока ждал Павла, изрядно промерз. Теплее стало от привезенных новостей, в частности от того, что писатель Михаил Агбунов готов принять участие в подготовке экспедиции и через неделю приедет в Одессу. Самое же интересное сообщение Павел оставил на вечер, когда с особой таинственностью поведал, что вопрос о принятии судоверфью заказа может быть решен положительно. Дело в том, что Михаил знаком с помощником командующего и попытается организовать нам встречу с адмиралом В.Н.Чернавиным.

Позже эта встреча состоялась. И... о чудо!.. наша просьба была удовлетворена. Судоверфь ВМФ №1 в поселке Лазаревском, недалеко от Сочи, получила заказ на строительство диеры. Нам предстояла еще одна поездка в Сочи для заключения договора. Однако и здесь не все оказалось просто. Как выяснилось, судно возможно было строить только во внеурочное время и сверх плана, который выполняла судоверфь. А поэтому, помимо самого оформления заказа, необходимо было привлечь на нашу сторону рабочих — тех людей, чьи руки создадут корабль. Читатель прекрасно понимает, какая это была сложная задача — ведь люди и без того были сильно загружены. Посовещавшись, мы решили лететь в Сочи вдвоем с Павлом.

Насколько все-таки велика Россия! В Архангельске, как рассказывал Павел, по колено лежал снег, в Ленинграде вперемежку с ледяной крошкой моросил дождь, в Москве — заморозки, а в Сочи, куда мы прилетели в два часа дня, цвели розы... Сочи — самый длинный город в России. Он вытянут вдоль побережья Черного моря на многие километры, и дорога из аэропорта до судоверфи занимает чуть больше двух часов. Это прекрасная возможность еще раз обдумать все сделанное до сегодняшнего дня. Не утопична ли наша идея вообще? Но опыт



Таран

подобной экспедиции имелся. Подготовил ее и провел английский ученый и естествоиспытатель Тим Северин. Несколько лет тому назад ему удалось воссоздать копию античного судна и совершить на нем плавание из Греции в Колхиду, повторив маршрут аргонавтов за золотым руном. Не станет ли наша экспедиция повторением уже сделанного однажды? А может быть, о самой экспедиции говорить вообще рано и нам не удастся пробить бюрократические препоны? И все же нет, повторением она не станет. И корабли очень разные — их разделяет целое тысячелетие, и маршруты различны. К тому же Тим Северин ставил перед собой только задачи, связанные с историей мореплавания, мы же хотим привлечь к сотрудничеству врачей, биологов, экологов и попытаться испытать на себе один из разделов медицинской программы «Человек в экстремальных условиях»...

Автобус медленно ползет в горы. Слева и справа возникают небольшие деревушки с очень интересными названиями. Одна из них ни много ни мало — Салоники. Все в этих местах говорит о том, что с незапамятных времен здесь жили и трудились греки. Сейчас их осталось совсем мало.

От размышлений отвлекает изменившийся пейзаж. Из-за деревьев показалась узкая полоска изумрудно-зеленого моря. Дорога стала спускаться вниз, петляя и извиваясь, как змея. Сосед справа подтолкнул локтем, мол, подъезжаем к Лазаревскому — району, входящему в Сочинский конгломерат.

Тихий и, как показалось, пустынный в сию пору, он встретил нас теплым солнцем, убаюкивающим шумом моря и совершенно непривычным для нас деревенским покоем. Глядя на все это, невозможно было поверить, что здесь некогда строились деревянные военные корабли для русского парусного флота. А между тем судоверфь находилась всего в пяти минутах ходьбы от автобусной остановки. Свое название район получил в честь знаменитого флотоводца адмирала Михаила Лазарева, бывшего когда-то военным губернатором Севастополя и Николаева, проведшего несколько экспедиций и победоносных морских сражений против турок.

Из ворот проходной навстречу нам после рабочего дня выходили люди. Один из них, невысокий, но очень красивый человек, поздоровался с Павлом за руку и, улыбаясь, сказал:

— Быстро вы обернулись. Ну что, нашли судоверфь, где будете строить корабль?



Под парусом есть время понаблюдать за горизонтом... и вновь на весла

— А вот вы и построите. Игорь, знакомься: Дамир Шхалахов — мастер золотые руки.

— Ну уж, Павел, не подлизывайтесь. Начальства все равно нет. Приходите завтра пораньше, поговорим сперва в коллективе. Послушаем, что бригада скажет, а потом пойдем к начальству.

— А вы откуда?..

— Да знаем, знаем. Все знаем. Не так часто в наше захолустье от самого командующего ВМС звонят. Но только сразу учтите: если и будем строить, то не за деньги, а потому, что руки соскучились по настоящей работе. На таком корабле, как ваш, можно целую бригаду молодых мастеров воспитать, а то еще пару лет — и на этих маленьких лодках даже старики квалификацию потеряют. Мне-то что, я на пенсию пойду, а вот верфь жалко. Ну ладно, до завтра.

Отойдя на несколько шагов, Дамир обернулся и с улыбкой крикнул: «Говорите с начальством, а за нами дело на станет».

Мы остались вдвоем. Над Лазаревским сгущались сумерки, с моря подул холодный ветерок. Заходящее солнце окрасило горизонт красным цветом. У моряков есть поверье: если горизонт красен по утру — то это к плохой погоде, если к вечеру — то все в порядке. Будем надеяться.

Рано утром, как и договаривались, встретились с Дамиром Салиховичем и его бригадой. Опытные, всю жизнь проработавшие на верфи мастера. Разговор получился откровенный. Обе стороны высказались за то, что такой корабль было бы очень интересно построить. Но вот сроки... И мастер, и рабочие считали, что понадобится не менее года, если строить в рабочее время. А о том, чтобы делать это вне основной работы, и говорить никто не хотел. Мы же могли дать первые чертежи для закладки диеры не раньше января — февраля, а намеревались получить готовое судно в июле.

Как только мы ни пытались склонить бригаду на свою сторону! Заводили речь о дополнительной оплате, но никто на это не откликнулся. Предлагали привлечь мастеров и специалистов с других предприятий и городов, на что также согласия не получили. Единственное предложение, принятое почти без возражений, это то, что из состава будущего экипажа, в настоящий момент еще не сфор-



Погода в осеннем Черном море меняется ежесуточно

мированного, мы создадим постоянно действующую бригаду для самых тяжелых и неквалифицированных работ. Она, время от времени меняя своих членов, будет жить и трудиться прямо на верфи. Возглавит ее Павел Гончарук.

Первый бой, как казалось, был выигран, и на встречу с начальством мы шли, заручившись поддержкой рабочих.

В просторном кабинете нас встретил, хмуря брови и как-то не по-доброму улыбаясь, начальник судоверфи. Краем глаза я увидел, как у моего товарища вытянулось лицо. Чуть наклонившись ко мне, он шепнул: «Две недели назад здесь сидел совсем другой человек». Предложив присесть, начальник произнес пятиминутную речь. Основная мысль ее заключалась в том, что, не успев приступить к своим обязанностям, он был вынужден выслушать, а позже и подчиниться приказу из Москвы. Как практик, он уверен, что такое судно верфь построить не сможет, да и не захочет. Закончился монолог тем, что и строить-то некому, а опытные мастера из бригады Шалахова за такую гиблую идею не возьмутся.

— Так что, ребята, Москва далеко, а мы здесь. Вот годика через два развернем производство, получим фонды и лимиты, пустим новый цех, тогда и приезжайте.

За все это время мы не произнесли ни одного слова. Да и, наверное, так бы и ушли, не сказав ничего, если бы неожиданно не вошел Дамир Шалахов.

— Ну что вы решили, строить будем? Бригада — за!

На этот раз вытянулось лицо начальника судоверфи.

— А вы-то как узнали, что они здесь?

— Да мы уже и раньше встречались, и сегодня утром многое обсудили. Бригада согласна, и заказ очень интересный. На нем целое поколение молодых рабочих вырастить можно. Да и стоимость судна немалая, что тоже выгодно.

С этой минуты в разговор, наконец-то, вступили и мы. Длился он долго. Заходили и выходили сотрудники планового отдела и конструкторского бюро, технологи, заготовители, мастера, начальники цехов. Чаша весов склонялась то в одну, то в другую сторону. Однако к обеду, вынутая из красивой чернильницы ручка рукой начальника судоверфи вывела на нашем письме-заказе историческую фразу: «Плановому, техническому отделам и бухгалтерии. Подготовить договор, оформить заказ. Начальник 1-й судоверфи ВМФ Д. Туней».



Стоянка в Констанце *Останки античного города в Констанце*

Время подгоняло нас к отъезду из Лазаревского. Главная цель достигнута, корабль будет строиться здесь!

Полтора часа полета — и мы снова в пасмурной и дождливой Одессе, где ждут решения вопросы, связанные с самым важным, а именно — с финансированием.

Вскоре в Одессу приехал Михаил Агбунов, которого я пока знал только заочно. Выйдя из вагона, крепкий бородатый мужчина вынес тяжеленный матерчатый мешок, обвязанный веревками, и небольшую кожаную сумку. Широко улыбаясь, он приветствовал меня и Павла и, показывая рукой на поклажу, сказал:

— Здесь кожа. Настоящая толстенная бычья кожа для обивки вальков весел и изготовления ремней, которые греки использовали вместо уключин.

— Миша, так ведь судна еще нет, экипаж не собран, денег — кот наплакал! — воскликнул Павел.

— Ничего-ничего, в будущем пригодится, а я еще и гвозди привез медные. Им две с половиной тысячи лет. Такими гвоздями античные корабли сколачивали.

Чуть позже я понял, что маленькая кожаная сумка на плече у этого сильного человека и есть весь небогатый скарб заядлого путешественника, историка и писателя Михаила Агбунова.

Первая наша беседа продлилась до глубокой ночи. В память о ней остался привкус горьковатого вина, поданного к жареной черноморской рыбе. По всей вероятности, и в этом мы последовали примеру античных греков, восхвалявших вино и рыбу.

Встречи. Встречи. Десятки организаций и предприятий, которые нам пришлось обойти в поисках финансовой поддержки. Временами казалось, что весь проект на грани провала. Нечего скрывать, что многое в происходящем зависело от воли случая, но провидение было на нашей стороне. Несколько крупных фирм согласились финансировать столь необычное предприятие. Главным спонсором стало Черноморское морское пароходство, в те годы — компания, оперирующая огромным количеством торговых и пассажирских кораблей. Но первым был наш одесский комсомол. Благодаря поддержке первого секретаря Одесского обкома ЛКСМ Украины С.Р.Гриневецкого было принято решение выделить средства на проект, разрабатывавшийся в Николаеве.



В античном городе Истрия

В поисках финансирования и других заботах незаметно пролетело несколько месяцев. Тревожили только дела на судоверфи. Мы так и не знали, началась ли закладка рабочей площадки для строительства корабля после получения первой партии чертежей или нет. В данном случае телефоном и факсом дело не решить. И снова — аэропорт Сочи.

Лазаревское встретило нас с Павлом ледяным спокойствием. Продвижения в строительстве никакого. Всем заправляет прослойка, прочно укоренившаяся между начальством и рабочими. Ох, уж этот «средний класс» — «белые воротнички»! Все ему подвластно. Для этих людей загубить хорошее дело ничего не стоит. Повоевав с планово-экономическим отделом и другими не менее нужными отделами, Дамир Шхалахов и бригада тоже опустили руки.

Пытаемся разобраться, в чем дело. Казалось бы, договор подписан, чертежи выданы, первоначальное финансирование проведено, а все стоит на месте. Фактически три месяца потеряно. Так в очередной раз мы столкнулись с непробиваемой стеной бюрократизма.

Приходится начинать все сначала. Только уже не с низов, а с верхов. Словом, пошли по второму кругу. Те же вопросы, знакомые ответы. Иногда разговор переходит даже на повышенные тона. Однако выбора у нас нет, и мы вынуждены идти до конца. Убеждаем, что хотя сроки и сорваны, успеть еще можно. Не соглашаются. Тогда Павел идет на хитрость. Обращаясь к начальнику судоверфи, он говорит:

— Хорошо, мы согласны, что намеченный график уже не выдержать, давайте определим новый.

— А зачем вам корабль зимой? — следует ответ.

— Это уже наши проблемы.

— Но не думайте, что он простоит у нас на верфи до следующего сезона.

— Нет-нет, не волнуйтесь.

— Окончание работ не раньше ноября.

— А если раньше?

— Нет. Невозможно.

— А если частично своими силами, как говорили ранее?

— Нас это не касается.



— Строить будете?

— Да!

С большим трудом нам все же опять удается склонить начальника к строительству корабля, что вызывает бурю негодования у плановиков. На том и расстаемся.

Тяжелый зимний вечер. В гостинице холодно, и говорить совершенно не хочется. Что делать? Неужели крах всем надеждам и мечтаниям? Нет, нужно искать выход из создавшегося тупика. Но где он? В молчании проходит вечер. Ложимся спать, но сон не приходит. Начинаю разговор на совершенно отвлеченную тему, но Павел, видимо, не намерен его поддерживать. Он над чем-то усиленно думает и в конце концов произносит:

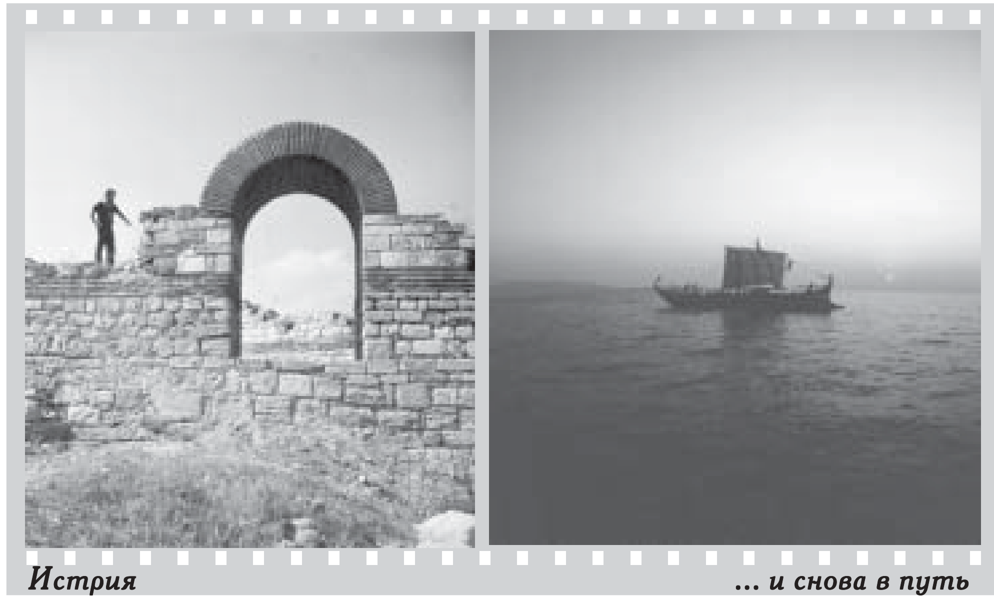
— Игорь, я остаюсь здесь. Если на верфи кто-то не будет находиться постоянно, корабль нам не построить. Так что езжай домой один, а я побуду неделю-другую. Там видно будет.

Решение очень непростое. В Одессе дел по горло, и Павел там необходим.

— Хорошо! Затянем дома ремни потуже и продолжим работу, если понадобится, по «двадцать пять» часов в сутки. А ты давай здесь...

Утром снова встречаемся с руководством верфи. Объявляем о своем решении. Похоже, наше фанатическое упорство подкупает. Павел будет жить на самой верфи. Там над одним из цехов сделано небольшое общежитие для приезжих. Именно это жилье сначала для него, а затем и для других наших ребят из экспедиции станет на полгода родным домом.

Короткое прощание на автобусной остановке. Мой путь лежит в Одессу, и я реально представляю себе, какие впереди нас ждут трудности. Однако другого выхода нет, и решение, принятое Павлом, единственно верное.



Истрия *... и снова в путь*



Глава 3.
Одесса

Дни пролетают абсолютно незаметно. Начата подготовка документов членов экипажа, оформление паспортов. Зная медлительность бюрократической системы, принято решение оформлять всех, кто желает принять участие в экспедиции. Каждый заранее осведомлен о том, что в основной состав может не попасть. Сорокавосьмивесельная галера примет на борт экипаж из семидесяти человек для рациональной работы веслами. С момента объявления по радио и телевидению о наборе в столь необычную экспедицию на моем столе скопилось более двухсот заявлений. В основном это студенты различных высших школ страны. Удивительно, но в списке много девушек. Им приходится отказывать. Быт на галере, как известно заранее, будет жестким. Если быть более точным, то на площади 120 кв. м в двух уровнях должны жить и работать семьдесят человек. Туалет находится за бортом. Вес одного весла шестнадцать килограмм. Продолжительность гребной смены два часа. Такое не всегда по силам даже крепкому мужчине, где уж там женщине.

Расчеты, расчеты... Пока все только на бумаге. Что будет в действительности, и будет ли? Работы на верфи ведутся медленно. К тому же весна очень урожайна на праздничные и выходные дни. Так, с 30 апреля по 10 мая практически вся страна отдыхает. На этот период выпало четыре праздничных, четыре выходных и два коротких рабочих дня.

Позволить себе такую роскошь, как отдых на протяжении недели, мы не могли, и поэтому, сформировав группу желающих, выехали в Лазаревское, чтобы подменить кадровых рабочих на это время. Наша бригада, за исключением уже находящегося на верфи Павла Гончарука, состоит из шести человек.

В третий раз прилетаю сюда, чтобы затем извилистой горной дорогой добраться в Лазаревское. Какие все-таки красивые здесь места! Недаром они с глубокой древности как магнитом тянули к себе переселенцев. Все вокруг сейчас в цвету. И такие знакомые нам вишни, абрикосы, персики, яблоки, и экзотические мимоза, магнолия — все благоухает и несет людям радость. Расположенный на

подходящих к самому морю горах и утопающий в зелени городок, казалось, отдыхает и набирается сил в преддверии горячего летнего сезона, когда тысячи туристов криком, шумом, столпотворением возле киосков, в ресторанах, магазинах будут напоминать о давно минувших нашествиях на Русь монголов.

Судоверфь расположена прямо на берегу, в каких-нибудь пятидесяти метрах от воды, и мансарда с тремя комнатами для приезжих находится под самой крышей небольшого цеха, выходя окнами к морю. Сюда и привел нас Павел после радостной встречи на автостанции. Поднимаемся по крутой железной лестнице. Маленькие комнатки-клетушки на две кровати и умывальник в конце коридора — вот и все благоустройство. Но не за удобствами ехали мы тысячу километров.

— Ну что, переодеваемся и за работу?

— Прямо с дороги? Ведь уже шестой час вечера!

— Ну, хотя бы посмотреть?

— Так не на что еще.

От слов Павла словно мороз пробегает по коже.

— Не шути так горько. Ты же здесь два месяца сидел.

Павел в ответ только улыбается.

— Ну что вы, ребята, корабль не только топором строят. Сейчас окончены подготовительные работы: разбит плаз — специальная площадка для изготовления моделей шпангоутов в натуральную величину, вычерчены шпангоуты, произведена разметка в цехе, сварены тумбы для установки в них деревянных брусов, на которые ляжет киль, — а это самое главное. Буквально вчера закончили стругать таран. Вам достанется самая тяжелая и неблагодарная работа — набор шпангоутов. Всего их пятьдесят два. Бригада может набирать за смену четыре, вы — хотя бы два...

— Довольно разглагольствовать, пошли в цех. Там видно будет.

Уютные аллейки, многочисленные виды цветущих южных растений, тишина после закончившегося рабочего дня, далекий шум прибоя... Даже не верится, что мы находимся на заводской территории. Входим в цех. В глаза бросается пустота — большая часть помещения ничем не занята. Но, присмотревшись поближе, замечаем: все здесь приготовлено к строительству. Вот стоят огромные монтаж-



Амфоры и модель якоря

ные столы, на которых предстоит набирать шпангоуты, вот деревянные столбы, которые вскоре станут опорой многотонного киля. Однако все это впереди, а пока на стеллаже разместились вырезанные из тоненьких реек лекала шпангоутов. На них ушла уйма времени, но без этого не сделать поперечный набор, а значит, создать конфигурацию корабля. Строя свои суда, древние греки искали в лесах изогнутые стволы деревьев, подбирая их по естественной кривизне. Затем обрабатывали и создавали скелет корабля.

В наши дни невозможно позволить себе такую роскошь, чтобы для изготовления шпангоутов перебрать сотни стволов деревьев. Поэтому делать их будут наборными из тонких деревянных полос. Десяток таких полос промазывается клеем с обеих сторон и укладывается на горизонтальный металлический стол, в котором сделаны находящиеся на одинаковом удалении друг от друга сквозные прорези. В них движутся угольники, выставленные по шаблону будущего шпангоута. Их прочно закрепляют. Между рядами угольников и закладываются деревянные полосы. После высыхания клея получается прочный наборный брус с заданной конфигурацией.

Работа, которую предстояло нам выполнить, была довольно трудоемкой, так как длина деревянных полос, используемых в наборе, достигала 8 метров и при складывании в брус шести таких полос представляла собой тяжелую и неустойчивую деревянную балку. Ее необходимо было согнуть, придав форму лука.

Шпангоуты, находящиеся ближе к центру корабля, имеют небольшой изгиб. Те же, что составляют поперечный набор в носу и корме, имеют очень сильный изгиб на коротком участке и напоминают гигантскую хоккейную клюшку. Поэтому при изготовлении шпангоутов приходилось прикладывать значительные усилия нам всем шестерым, чтобы согнуть эту мощную балку. Особенно осторожным нужно было быть при ее закреплении. Обладающая ужасающим моментом инерции на длинном конце и вырвавшаяся из паутины струбцин, она запросто могла искалечить человека.

Вес одного шпангоута был около 100 кг. В связи с нестандартными размерами строящегося корабля все приспособления, столы для набора шпангоутов, струбцины аналогов не имели, и очень важно было, чтобы все они были исполнены правильно.



Под парусами в Черном море

Семь часов утра. Прекрасная весенняя погода. Издалека доносится музыка. Мы идем в цех. Дело, за которое взялись, непростое, и я бы погрешил против истины, если бы сказал, что у нас сразу все получалось. Разбив в кровь руки, получив несколько раз непослушными деревянными полосами по ребрам и плечам, совершенно измученные мы сгибаем за двенадцатичасовой день всего два шпангоута. И уже поздно вечером, открыв вино и поздравляя друг друга с праздником, даем себе отчет в том, в какое нелегкое предприятие ввязались. Но одновременно с этим каждый понимает, что гордость и жажда успеха не дадут нам просить пощады и оставить эту работу квалифицированным мастерам.

День за днем пробегают выходные. Готовые шпангоуты перевозим в цех сборки, и их количество значительно увеличивается. К нашему отъезду их 22. В один из прошедших дней нам удалось побить свой же рекорд и изготовить за шесть часов работы четыре шпангоута. Действительно, не боги горшки обжигают. При желании всему можно научиться.

С непривычки после физической работы на верфи все сильно устали. Зато морально чувствуется подъем. Очень благоприятно подействовали чистый воздух, ласковое весеннее море, цветущие деревья. Никогда не забыть запах древесины, к которой прикасались руки. Но праздники кончились, и надо было возвращаться домой. В Одессе снова ждала повседневная нервная, часто изнуряющая работа по подготовке экспедиции.

Наступал период окончательного комплектования экипажа и начала тренировок на шестивесельных лодках.

Морская азбука начиналась с кровавых мозолей на руках и, как ни странно, на ягодицах.

Каждую неделю, а иногда и чаще, Павел звонил и рассказывал о сделанном. К середине июня месяца все шпангоуты были выставлены и практически закончены работы по поперечному набору судна. Строящийся корабль начал обретать формы. Пора было сфотографировать это «нечто», что вскоре должно было стать боевым античным кораблем.

В один из июньских дней я встретился с телевизионщиками для того, чтобы договориться о поездке на судоверфь для съемок. Сложность заключалась в том, что летом очень тяжело достать билеты на самолет. К тому же существовала опас-



«Ивлия» опередила яхту «Юрий Гагарин»

ность далеко не деликатного обхождения со стороны грузчиков с несколькими большими чемоданами, в которых хранилась дорогостоящая кино-, фото- и осветительная аппаратура. Поездом же ехать было очень долго и обязательно с пересадкой. Выбор пал на автомобиль. Хотя от Одессы до Сочи более тысячи километров пути, но, ведя машину попеременно, за день можно добраться. Наше путешествие прошло без приключений и, стартовав из Одессы в четыре часа утра, к восьми вечера мы были на месте.

Первое, что бросилось в глаза, — большое количество приезжих. Всего чуть больше месяца прошло с нашей майской поездки, а Лазаревское из тихого поселка превратилось в бурлящий, многоголосый город. Друзья встречали нас прямо у ворот судоверфи и, не дав возможности даже привести себя в порядок с дороги, увлекли в цех. Там было темно и, по замыслу хозяев, возникновение перед нашими глазами судна должно было произойти, как по волшебству. Нужно отдать им должное. Когда зажегся свет, мы, наверное, больше минуты находились в полном оцепенении. Такой огромный и пустой в мае цех оказался полностью занят фантастическим скелетом неизвестной рыбы. Какие очертания! Это же не корабль, а небывалых размеров дельфин! Увидев набранный скелет корабля, я только сейчас понял, каким величайшим воображением и прекрасными знаниями нужно было обладать человеку более трех тысяч лет назад, чтобы придать кораблю такие совершенные формы.

— Это грандиозно! Еще недавно в нечто подобное невозможно было поверить. Неужели мы добьемся своей цели?

Более рассудительный и спокойный Павел хладнокровно заметил:

— Может быть, и добьемся. Но если это произойдет в октябре или ноябре, то легче нам от этого не станет.

Своими словами он вывел меня из оцепенения. Телевизионщики начали возиться с аппаратурой. Николай Никитин взобрался по вертикальной лестнице в кабину мостового крана, движущегося по рельсам под потолком, чтобы выбрать выгодный ракурс для съемок.

Наговорившись вдоволь и пересказав все новости, произошедшие в Одессе и Лазаревском за последний месяц, уже перед самым рассветом мы легли спать. Утром предстояла съемка, а потом и наш отъезд в Одессу. Удивительно, но тогда



На входе в Босфор

Гидробиологические эксперименты проводят Сергей Плитин и Сергей Садовой

всем нам, создателям проекта, казалось, что в сутках более 24 часов.

Пробыв в пути больше двадцати часов, мы добрались до Одессы не без приключений. По дороге под нами трижды взрывались (я не преувеличиваю — именно взрывались) покрышки, а последние 200 километров на латанном-перелатанном, по дешевке купленном по дороге колесе мы ехали со скоростью 40—50 км/ч. С трудом выбравшись из машины, измученные зашли уже в Одессе выпить по чашечке кофе и перекусить. А когда вышли из кафе, наш металлический Буцефал стоял уже не на четырех, а на «трех ногах». Протянув ровно до Одессы, последняя покрышка издала предсмертный стон и лопнула.

В ближайшие дни начнут съезжаться иногородние участники экспедиции. Это особенно не радует. Старт переносится все дальше и дальше, а людей нужно размещать, кормить, что в летний период в условиях Одессы очень нелегко. Однако и лишние руки в суматохе, в которой шла подготовка, не помешают. В конце июня на верфь отправилась новая бригада из 10 человек. К середине июля там закончили продольный набор корабля и началась обшивка бортов, за ней — настил палубы. Времени, однако, катастрофически не хватало. Все сроки начала экспедиции прошли. Обстановка накалилась до предела.

Моя квартира превращена в штаб, в котором круглосуточно находятся пять-шесть человек. Сосредоточиться на чем-то одном не представляется возможным — смешалось все: подготовка материалов, приобретение газовых баллонов и плит, получение материально-технического имущества для корабля и множество другого. Близится к окончанию оформление документов и приобретение снаряжения, но основные новости ожидаются с судоверфи. В постоянном напряжении проходят вечера. Междугородний звонок.. Когда же он раздастся? Когда Павел сообщит о том, что корабль на воде? Прошли уже все намеченные сроки начала экспедиции, а корабль еще на стапелях. Работы идут и днем, и ночью, но конца им не видно. Когда же? Уже середина августа.

Лето выдалось неустойчивое. Прекрасная погода сменяется дождями и сильными ветрами или, наоборот, удушающей жарой. В такие дни невозможно работать. Создается впечатление, что мозг плавится. С завистью смотрю на отдыхающих, с ленцой прогуливающихся по раскаленным улицам в направлении к пляжам, морвокзалу, бульвару. Вообще, Одесса не создана для работы — этот город



В.Горбачев, Н.Никитин, С.Толстов, М.Ткач

скорее напоминает куртизанку, предпочитающую любому труду отдых и увлечения. Наверно, поэтому так нелепо на ее фоне смотрятся корпуса больших заводов, гигантские, изрыгающие черный дым, трубы, снующие во все стороны грузовые машины. Ее золотой век завершился в 20-е годы XX столетия, когда тихий приморский город — город курортников, лечебных здравниц и учебных заведений превратился в промышленную базу. Вознеслись в прибрежной зоне маленькие и большие заводы, фабрики, так ничего хорошего городу и не давшие, но забравшие у него самое главное — чистый воздух, прозрачное море, улыбки и радость жителей и гостей. Бывает, что воспетая писателями и поэтами Одесса встречает отдыхающих закрытыми пляжами, сверх меры загрязненной фекальными отходами морской водой.

Одним из душных летних вечеров родилось название корабля. Вернувшийся из археологической экспедиции, проводимой на месте расположения в античное время города Ольвии, Михаил Агбунов, вдохновленный увиденным, предложил назвать корабль греческим женским именем — «Ивлия». Я больше склонялся к более грозному женскому имени — Афина, но согласился с Михаилом.

...Середина августа. Солнце почти не заходит. В пять утра уже светает. На полу в тесной комнате спят те, кто решил посвятить себя «Ивлии» и вот уже больше недели ждет ее прихода из Лазаревского. Сегодня необычный день. На Змеином закончил работу Сергей Охотников, и уже известно, что есть интересные находки. Встретить его, к сожалению, не удастся, на утро запланирована встреча. Узнав о готовящейся экспедиции, директор фирмы «Магнитотрон», профессиональный врач, предложил испытать во время плавания магнитные клипсы, влияющие, по его утверждению, на вестибулярный аппарат и кровяное давление. Разработка магнитных сережек была заказана «Аэрофлотом» для людей, плохо себя чувствующих во время взлета и посадки. Представил себе еще одну панацею от всех бед. Возможно, скоро все будут ходить в пластмассовых клипсах со спрятанными внутри маленькими магнитиками. А впрочем, утопающий всегда хватается за соломинку.

Важнейшей для меня проблемой является то, что в экипаже нет ни одного профессионального моряка. Хорошо еще, что все умеют плавать. В таких условиях любое предложение, обещающее сохранить работоспособность людей во время



Капитан яхты «Юрий Гагарин» А.Д.Кириченко

качки, вызывает радость и надежду, хотя трезвый разум говорит, что это самообман. В отдельных случаях самообман — дело хорошее, и к нему относятся поразному. Если как к самовнушению, то это замечательно, так как ни для кого не является секретом, что при определенных обстоятельствах можешь внушить сам себе все что угодно, в том числе и то, что ты не укачиваешься.

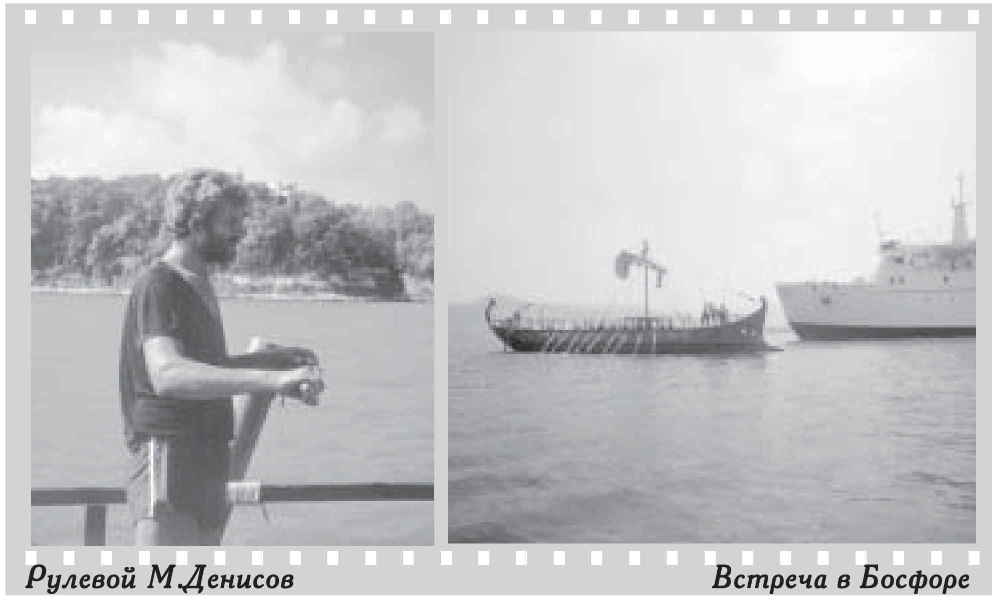
Еще вечером перед встречей с врачом постарался собрать всех ребят, чтобы они послушали лекцию и научились пользоваться магнитными клипсами. Хорошо было бы каждому внушить себе, что он не укачивается, а если это происходит, то в кармане спасительная клипса, которой веришь. Надел ее, и все — море бушует, а ты спокоен.

Немолодой, но очень энергичный мужчина приходит в точно назначенное время и, поздоровавшись, без всяких церемоний переходит к делу. Его рассказ сопровождается показом, как пользоваться клипсами. Весь фокус, по его мнению, состоит в том, что мы, живущие сегодня, находимся в магнитном поле Земли, влияющем на наши органы. Но если тысячу лет назад человек ходил босиком, он испытывал большее влияние поля, чем сейчас. Отделенные от земли подошвами ботинок и этажами зданий, мы в меньшей степени испытываем влияние ее магнитного поля, что приводит к расстройству многих функций организма.

Ни для кого не секрет, что наиболее чувствительным к внешним влияниям является человеческое ухо, где находится наибольшее количество нервных окончаний. Воздействуя на них дополнительным магнитным полем, можно восстанавливать нарушенные функции организма.

Врач показал, в каком положении одетые на ухо клипсы магнитным полем влияют на те или иные органы, и в особенности остановился на их воздействии на вестибулярный аппарат.

Представление новинки увенчалось полным успехом после демонстрации небольшого фокуса с облагораживанием удушающих дешевых сигарет. Продетая через небольшую пустотелую коробочку из янтаря, внутри которой находился магнит, сигарета обрела легкий приятный запах «Мальборо». Да, если бы так же можно было пропустить через янтарь с встроенным магнитом весь наш город и освободить его от выхлопных газов десятков тысяч автомобилей и автобусов, очистить от грязи и отходов море. Очень хочется верить, что наступит момент очище-



Рулевой М.Денисов *Встреча в Босфоре*

ния и к Одессе вернется прежняя слава курорта, лечебницы, города юмора и смеха.

Смотрю на ребят. У большинства в глазах вера в чудодейственную силу клипс. Что же, это хорошо. У них не будет страха перед морем, по крайней мере до первого шторма.

После встречи часть экипажа направляется в яхт-клуб. Тренируемся на шестивесельных лодках. Конечно, это не диера, но определенные навыки приобретаются. А самое главное — физическая закалка и чувство ритма. Мы специально не подбирали экипаж по каким-то отдельным физиологическим параметрам: росту, весу, длине рук. Так, самый высокий член экипажа имеет рост 207 см. Это Сергей Плитин. В огромных ручищах этого гиганта рукоятка весла просто исчезает. У самого же низкого рост едва перевалил за 160 см. Такой же разброс и в силовых показателях. Кому-то под силу многократно выжимать пудовые гири, а кто-то ограничивается пятикилограммовыми гантелями. На наш взгляд, большой разброс физиологических показателей не должен помешать гребле, главное — выносливость и чувство ритма. Хотя весла и достигают в длину семи метров, но, правильно сбалансированные, они потребуют шести-семикилограммового усилия на один гребок.

Однако только время покажет, сколько потребуется сил и какова будет утомляемость гребцов за одну смену, хватит ли двух часов на восстановление.

После тренировки в яхт-клубе звоню в археологический музей. Вернулась ли уже экспедиция с острова Ахилла, в которой, к огромному моему огорчению, в этом году я не смог принять участие? Услышав голос Охотникова, очень обрадовался.

— С приездом. Как дела?

— Приезжай скорей.

Ноги сами несут меня к выходу. Остров Ахилла — наша мечта, сказочный легендарный остров, непосредственно способствовавший рождению плана строительства копии корабля античности. Сколько тайн открыл наш остров! Что же нашли археологи и подводники на этот раз?

Затерянный в море маленький клочок суши — легендарный форпост заселения греками черноморских берегов. Тысячи античных кораблей посетили остров, чтобы поклониться Ахиллу Понтарху и принести в его честь жертву или укрыться здесь от непогоды. Существует предположение, что в районе острова под



Мост через Босфор *На фоне средневековой крепости*

водой лежат несколько античных кораблей, один из которых в 60-е годы был даже рассмотрен с вертолета. Не секрет, что перед началом экспедиции этого года мы просили подводников тщательно обследовать каждую бухту. Может быть, им повезло и они нашли останки корабля, а может быть, еще один грот или мраморные плиты, принадлежащие храму, или… или… или...

Ловлю себя на мысли о том, как быстро пролетел год со времени прошлой экспедиции. Все как будто происходило вчера. Помню и мой последний вопрос, заданный Сергею Охотникову: «Сколько лет необходимо, чтобы досконально обследовать остров и его акваторию? Разгадать все загадки?».

Подумав, он ответил: «Не меньше десятка лет. Но узнать об острове удастся все же очень и очень немногое».

Десять лет… Какой большой срок в жизни человека и какой ничтожно малый по сравнению с тысячелетней историей всего человечества! Когда прикасаешься к черепкам, мрамору, черепице, пролежавшим тысячи лет в земле или воде, становится как-то не по себе. Человека, создавшего своими руками эти предметы, давно уже нет в живых, а кажется, что на тебя смотрят его глаза и прикасаешься ты не к мертвым черепкам или камню, а к чему-то одухотворенному, живому. Как бы пожимаешь невидимую руку предка, протянутую через пропасть небытия и забвения.

В одном небольшом старельком городке, расположенном в самом сердце Чехии, есть уникальный и, вероятно, единственный в мире музей-памятник. В огромном склепе, находящемся под сводами костела, хранятся десятки тысяч человеческих черепов и костей. Они аккуратно уложены ровными рядами, между которыми можно пройти. Черепа и кости перенесены сюда с городского кладбища. Пустые глазницы смотрят на вас со всех сторон, но не они поражают воображение, а надпись на входе, которая гласит: «Не гнушайся нас и не бойся нас — ведь и мы когда-то были такими, как ты сейчас». Нужно надеяться, что наши потомки не будут гнушаться нас за то зло, которое мы наносим природе. Сотни поколений передавали свой опыт и знания нам не для того, чтобы Землю поразила экологическая катастрофа, чтобы человек собственными руками уничтожил все вокруг, ничего не передав своим детям.

Я часто задумываюсь: есть ли вообще хоть какой-то смысл в том, что мы



Стамбул вечером *… и ранним утром*

делаем? Кому будут нужны эти осколки прошлого, раскопки на острове Ахилла, строительство «Ивлии»? К чему наши страдания и удачи? Мы знаем, что нужно низко поклониться предкам за то, что они оставили нам не только наконечники стрел и копий — эти атрибуты разрушения, но и расписную керамику, мраморные плиты, античные якоря, зовущие к торжеству жизни и пониманию вечности. А другие? Поймут ли они? Как бы там ни было, не имеют права кануть в небытие творения рук человеческих. Должны найтись люди, которые спасут мир и отблагодарят своих пращуров за то, что они научили их обжигать глину, плавить металл, ткать полотно. И благодарность эта выразится не в памятниках и стелах, а в том, что остановится гонка промышленного истребления живого и еще наши потомки смогут увидеть замечательные творения своих предков. Для этого под палящим солнцем на раскаленном, как жаровня, острове, как и во многих тысячах других мест по всему свету, работают такие люди, как Сергей Охотников.

...На полу в небольшой комнате директорского кабинета лежат детали античных якорей, множество керамики с четкими следами долгого нахождения под водой. Прислонившись к шкафу, Охотников любуется этой картиной. Вот уже год, как мы знакомы, но не перестаю удивляться его юношескому задору и прыти, когда он ведет раскопки или руководит аквалангистами. Рядышком на стуле примостился один из опытнейших аквалангистов-подводников Сергей Осадчий, на счету которого сотни погружении, работы в самых загадочных местах Черного моря, где под водой находятся античные поселения.

Зачарованный, рассматриваю находки: пять якорей, четыре из которых отлиты из свинца, а пятый вырублен из камня. Не столько сами находки, сколько их количество обескураживает. Пять античных якорей за один сезон! Не подвел Ахилл Понтарх, одарил дарами дороже монет и злата. Якоря не маленькие, сразу видно, что принадлежали крупным судам. Самый большой в длину больше метра. Античный якорь невозможно сравнить с современным, так как представляет он из себя большую отлитую из свинца или вырубленную из камня болванку. В центре ее находится отверстие для крепления штока — длинной деревянной палки, раздваивающейся заостренными лапами к концам. Ложась на дно, якорь зацеплялся лапой и под тяжестью каменной болванки врезался в грунт. Канат привязывали к штоку. При его помощи якорь отдавали или поднимали на палубу. Простейшая



В Мраморном море *Стоянка в яхт-клубе «Атакей Марина»*

конструкция приводила к частым поломкам штоков или обрыву канатов, поэтому множество древних якорей до сих пор лежит на морском дне. Ребята начали подробно рассказывать о поисках. Самым интересным было то, что четыре находки сделаны в одном месте, всего в каких-нибудь 30—40 метрах друг от друга, на глубине 10—12 метров. К месту, где лежали четыре якоря, от острова тянется подводная гряда, сложенная из больших валунов.

— Неужели мои годичной давности предположения не оправдались, и то, что вы нашли, и есть естественный античный причал?!

— Не знаю, удастся ли доказать твою гипотезу, но то, что гряда не имеет никакого отношения к причалу, — совершенно точно. Валуны, хотя и крупные, не достигают в высоту полутора-двух метров, и, как бы там ни было, даже во времена греков находились под водой на глубине четырех-пяти метров. Думается, саму гряду мореплаватели хорошо знали и именно на ее оконечности бросали якорь, где он мог зацепиться за камни.

— Но по карте видно, что это довольно далеко от берега. Почему же они не входили в саму бухту и не бросали якорь там?

Мой вопрос не обескуражил подводника, и он подробно рассказал о том, что они наблюдали в бухте довольно сильное волнение, ничем не меньшее, чем в открытом море.

— При таком волнении корабль сорвет с якоря и в бухте, и в открытом море. Зато если это случится в бухте, беды не миновать — выбросит на скалы. Если же такое произойдет вдали от берега, то есть шанс уйти в открытое море или укрыться с подветренной стороны острова.

Доводы логичные, хотя можно и поспорить.

— А в самой бухте что, вообще нет находок?

— Есть. Они же перед тобой. Притом такие находки — дар речи потеряешь!

Наконец в разговор вступил Сергей, до этого молчавший и с интересом рассматривавший керамику, покрытую мелкими ракушками.

— Начали как-то ребята погружения в бухте, а я присел на берегу отдохнуть. Лодка покачивается, вдруг смотрю — один из них вынырнул и в руках что-то держит. Подплыл к лодке, передал и опять под воду. Я весь как на иголках, а они ныряют и ныряют и постоянно подают что-то в лодку. Керамика! Конечно,



Во время зимней стоянки в «Атакей Марине» весла «Ивлии» отдохнут

И.Мельник, В.Никулин, Р.Кравцов, Ю.Бондарюк

керамика. Уже хотел к ним плыть, еле сдержался. Когда к берегу подошли, вижу: на дне лодки много осколков больших сосудов.

Отметили буями место находок, перенесли их в лагерь, промыли и, увлеченные работой, на время о них забыли. Представь себе мое удивление, когда через несколько дней совершенно случайно на том же месте ребята опять обнаружили керамику. Подняли ее, а через три дня она вновь была на том же месте. Раз за разом, выдавливаемые из песка, на поверхности появлялись осколки.

— Неужели корабль?! Нашли? Не молчите же!

Перед моими глазами уже возникли картины полуразрушенной, но еще сохранившей свои очертания галеры.

— Игорь! Не так все просто. На поверхности обнаружить останки корабля не удалось, а что находится под толстым слоем песка, неизвестно. Нужна техника для размыва грунта, а ее, как ты прекрасно знаешь, у нас нет. Вручную же ничего не сделаешь.

После этих слов радужные картины, нарисованные воображением, исчезли. А жаль. Ученый между тем продолжал:

— Такие маленькие феномены уже наблюдались и ранее. Помнишь яму на самом острове, где были найдены осколки сотен сосудов? Теперь же, как мы знаем, уровень моря поднялся. Следовательно, территория острова уменьшилась. Может быть, под песком такая же яма, куда сбрасывали битые амфоры, и находилась она в прежние времена на суше. Чтобы узнать все достоверно, силами аквалангистов-любителей не обойтись. Хорошо бы задействовать корабль, оснащенный оборудованием для работы под водой, включая мощную технику.

— Для этого нужны средства и немалые, а окончательный результат неизвестен. Если под песком останки античного корабля, то все затраты окупятся. А если нет?

К многочисленным задачам, стоящим перед исследователями, добавилась еще одна. В этом сезоне ее не решить, а дальше видно будет. С уверенностью можно утверждать только одно: экспедиция принесла новые уникальные находки, но тайн и загадок от этого не стало меньше.

Как ни приятна и интересна была встреча в археологическом музее, нужно продолжать подготовку самой экспедиции.



После зимнего отдыха обновленный экипаж вновь на борту «Ивлии»

Павел из Лазаревского сообщал, что работы по строительству корабля ведутся уже не только во вторую смену, но и ночью. Однако до завершения еще далеко. Так что установленный срок спуска на воду — 15 августа — скорее всего будет сорван. И рабочие, и наши ребята трудились из последних сил, но обшивка корабля — очень трудоемкий и сложный процесс. К тому же от киля до ватерлинии требовалось стелить двойной ряд досок для прочности. Одних больших медных гвоздей, чтобы намертво связать обшивку с набором, необходимо забить около десяти тысяч! Операция не очень простая даже для опытных мастеров, не говоря уже о непрофессионалах. А от того, как точно будет положена обшивка, зависит и водонепроницаемость корабля.

Слушая Павла, недобрым словом вспоминаю упущенное зимой и ранней весной время. Не нужны были бы сейчас такие усилия, не будь той заминки на старте. Однако ничего не поделаешь, потерянного не вернуть и нужно смириться с мыслью, что, если все удастся, экспедицию мы начнем только в конце августа. Потому принять боевое крещение экипажу предстоит не в хорошую летнюю погоду, когда Черное море благосклонно к мореплавателям, а в начале осени. Осенью же погода в Черном море неустойчивая. Прекрасные теплые дни часто сменяются дождливыми, туманными, да и ветры уже не те, что летом.

Размышления, размышления... Риск, понятно, есть. Но кто не рискует, тот не побеждает.

Хотя и очень медленно, но строительство все же идет к завершению, и мы заранее договариваемся о перегоне «Ивлии» из Сочи в Одессу.

В аварийно-спасательной службе нам сообщили, что в районе Туапсе к нужному нам сроку закончит работу буксир «Гепард» и возьмет курс домой. Он может забрать «Ивлию», если, конечно, та будет спущена на воду и отбуксирована из Лазаревского в Туапсе. Так что последнее слово оставалось за строителями. Успеют или нет? Вот уже шесть месяцев мы находимся в постоянном цейтноте и жалеем, что в году только 365 дней, а в сутках — 24 часа.

15 августа раздается долгожданный звонок с верфи. В телефонной трубке слышу голос Павла:

— Основные работы завершены, остались мелочи. Это будем доделывать уже дома. Слип из бетонных плит на пляже построен. Завтра спуск. Поддержи-



Подготовка экспедиции в Атакёй Марине

ваем связь с «Гепардом». Он ждет. Буксироваться в Туапсе будем небольшим катером с судоверфи. Готовьтесь к встрече.

Разговор очень короткий. Павел спешит в цех, где сейчас должны перепиливать последнюю опору, на которой стоит корабль. После этого всей своей массой он ляжет на сбитую из деревянных брусьев постель, покоящуюся на многоосных тележках. Готов и мощный трактор, который потянет «Ивлию» из цеха к слипу на пляже. Процесс спуска на воду оговаривался с конструкторами заранее. Для этого построили специальную бетонную дорогу, уходящую в море. По замыслу, корабль должен на тяжелых тележках соскользнуть в воду, после чего те утонут, а он останется на плаву, страхуемый небольшим буксиром.

Легко, конечно, все на словах и на бумаге, а на самом деле, как поведет себя такая махина, никто не знает. Будем ждать. Мы все, находящиеся сейчас в Одессе, сможем увидеть спуск только на кинопленке. Скорее бы корабль был на воде! Ожидание затянулось.

16 августа копия античного корабля «Ивлия», построенная на судоверфи Военно-морского флота в Лазаревском, благополучно сошла на воду. Уже позже мы узнали, что спуск диеры вылился в целый праздник, собравший тысячи местных жителей и гостей, отдыхающих на Кавказе. Внешне все было красиво, и только десятки людей знали, каких титанических усилий это стоило, скольких нервных переживаний, стрессов, бессонных ночей и сколько хлопот было еще впереди.

Ночной телефонный разговор с 16 на 17 августа был долгим и обстоятельным.

В Одессе предстоит еще многое заканчивать. Не готовы палуба над переходным мостиком к корме, места крепления уключин, нужно делать поручни ограждений, красить, укреплять носовые и кормовые украшения и многое другое. Надо собрать всех ребят — работы еще минимум на неделю.

— Павел, а как корпус, течь есть?

— Не хочу тебя расстраивать, но за каких-нибудь пару часов вода в трюме поднялась на двадцать сантиметров. Дерево должно разбухнуть, только после этого течь прекратится.

— Сколько времени это может продолжаться?

— Дамир считает, что не меньше недели-двух, а, может быть, и больше. Ты же знаешь, что корабль строился из леса, пять лет подвергавшегося естественной



Подготовка рея и паруса. М.Бахтияров и В.Хижняк

сушке, а это, сам понимаешь, не печка, куда сырым положили и полусырым вытащили. Нужно время. Поначалу будем жить на палубе.

— Мы вас ждем.

— Да и мы хотим скорее домой. Завтра утром буксируемся в Туапсе. А там дело уже только за «Гепардом». Будьте постоянно на связи. Я попытаюсь звонить по радиотелефону с буксира. Если не удастся, то капитан оповестит через спасательную службу. Получите информацию от них.

Двое суток мы напряженно ждем вестей, не отходя от телефона. Наконец 21 августа днем из диспетчерской службы сообщили, что «Гепард», буксируя «объект», прошел мыс Тарханкут. Именно такое название — «объект» — получила в официальных документах наша «Ивлия». Вечером еще один звонок. Подняв трубку, слышу уже знакомый голос диспетчера:

— «Гепард» через час будет на траверзе Одесского порта.

Больше ничего выяснить не удалось: ни скорость, с какой движется «Гепард», ни как ведет себя наш драгоценный «объект». Проходя мыс Тарханкут, буксир шел со скоростью 7,5 узла, и, честно говоря, все очень волновались: как поведет себя «Ивлия» при буксировке с такой скоростью? Но вот через час, если все будет хорошо, мы увидим корабль — мечту, уже почти год занимавшую все наши мысли и все рабочее и нерабочее время.

Неужели свершилось? Неужели «Ивлия» на плаву и через час войдет в Одесский порт? До сих пор не верится. После звонка настроение приподнятое. Наперекор всему корабль построен, он существует, и очень скоро Воронцовский маяк будет приветствовать «Ивлию» — копию античной диеры, корабль прошлого. С полной уверенностью можно утверждать: Воронцовский маяк такой корабль еще не встречал.

Из квартиры делаем попытки при помощи коротковолнового передатчика связаться с «Гепардом», но это не удается.

Совсем стемнело. На улице так же жарко и душно, как и днем. Из разных концов огромного, уставшего от дневных хлопот, города будущие участники экспедиции — члены экипажа «Ивлии» — собираются на встречу с воплотившейся в реальность и осязаемые формы иллюзией. Несколько дней тому назад, легко соскользнув в воду, как будто не со стапеля, а с прекрасного рисунка античной



Крепление рулевого весла. В.Никулин и А.Бойко

вазы, закачалась на волнах диера-птица, олицетворившая собой мир прошлого, неожиданно вошедший в мир сегодняшний.

Молча идем по булыжным мостовым, еще кое-где сохранившимся в старой части города. Наши шаги звучат гулко и мешают сосредоточиться.

Мостовые города — сколько всего видели они, но, к большому сожалению, не могут рассказать о днях минувших, как и никогда не смогут рассказать о том, что сегодня по ним движутся новоиспеченные аргонавты. Эти старые камни могут только запоминать — но не могут говорить. Жарко — ни дуновения ветерка. Мои спутники молчат. Слишком велико напряжение. А вот и порт. Он прекрасно освещен, продолжают трудиться краны, швартуются корабли. Опять пытаемся связаться с «Гепардом». Слышны переговоры службы портофлота и разговоры между судами. Это совершенно иной мир, мир ни на секунду не прекращающейся круглосуточной работы. День сменяет ночь, а ночь — день, и только порт продолжает трудиться, не останавливаясь ни на секунду.

— «Гепард»! «Гепард»!

Шумы, помехи. Но где же они? Прошло уже больше часа.

— «Гепард»! «Гепард»!

— «Гепард» слушает!

В эту секунду все, находившиеся на причале, выдохнули сперва тихо, а затем уже громко: «Ура! Ура! Ура!».

Только сейчас я увидел, как в темноту ночи тихо проскользнули два портовых трудяги-буксира и на полном ходу двинулись к маяку. Они должны принять у «Гепарда» драгоценный груз и ввести его в порт.

На причале нас около 40 человек, глаза всех устремлены в одну точку, куда ушли буксиры и где стоят освещенные только сигнальными огнями буксир и наша «Ивлия».

Вспышка. Сперва я даже не понял, что произошло — такое впечатление, что сработала мощнейшая фотовспышка и осветила кусок моря. Свет родился и тут же умер, и на это мгновение возникли четкие контуры корабля — резко очерченная закругленная вверх корма, выступающий над водой таран и прыгающий человек. Он прыгал откуда-то сверху, из темноты и, пролетев через вспышку, приземлился на палубу корабля-призрака.



«Filiz» — компания по производству макарон стала нашим спонсором на время второй экспедиции из Турции в Грецию

Снасти всегда должны быть в порядке

Все оцепенели, и только передатчик дал нам возможность понять, что произошло. «Гепард» начал готовиться к перешвартовке «объекта», и один из прыгающих людей перемещался на бак, чтобы принять концы с буксира. Через несколько мгновений, показавшихся нам часами, мощнейший прожектор океанского спасателя опять осветил «Ивлию».

Плавно, как при замедленной съемке, слегка покачиваясь на волнах, корабль, принуждаемый буксирами, приближается к стенке причала. Он все ближе и ближе. Уже отчетливо видны фигурки людей, снующих по палубе, слышны крики команд, подающихся с буксира. Справа от нас стоят пограничники, прибывшие сюда для освидетельствования нового корабля. Их присутствие объясняется еще и тем, что у «Гепарда» закрыта граница и ему швартовка запрещена. Наши же ребята не только, так сказать, нарушили эту закрытую границу, но еще и двое суток провели на «Гепарде» вместе с экипажем.

Зная всю эту предысторию и волнения, выпавшие на долю капитана буксира, убедительно прошу пограничников сделать досмотр экипажу «Ивлии», который, нарушив все меры безопасности, ночью с буксира перебрался на «Ивлию», и не применять санкции к экипажу «Гепарда», так радушно принявшего наших ребят. Люди есть люди. И как часто, и раньше, и потом, во время самой экспедиции, я убеждался, что Человеку не страшны параграфы и угрозы. Капитан «Гепарда» в сложной обстановке остался Человеком, и сколько не вспоминали ребята потом, уже в экспедиции, первое плавание «Ивлии», в первую очередь вспоминали «Гепард», его капитана и экипаж.

...Пограничный контроль подходит к концу. Освещенные лунным светом, на «границе» с одной стороны сидят те, кто последние месяцы строил «Ивлию», и с другой те, кто в это же время, работая, доставал материальное снабжение и продукты, готовил документы, оформлял паспорта. А ведь эти молодые люди совершенно не знакомы. Объединит ли их море? Смогут ли они на этой «скорлупе» найти общий язык, стать экипажем?

Наконец-то удается пожать руку Павлу. Разговоры, разговоры... Никто не расходится. Оперативный штаб из помещения переместился сюда, на причал морского порта, и сразу же начал принимать решения. Разгрузка идет прямо ночью. Что только не лежит на палубе: лес и весла, мачта, снасти, анкерки и много всего



В.Березовский (слева), В.Ступницкий (справа) и сотрудник яхт-клуба

прочего — ступить негде. Корабль к утру необходимо полностью освободить, чтобы начать работать. А дел еще непочатый край. Самое главное — незакончена палуба, не установлены банки гребцов, не готовы рундуки. Трюм полон воды.

Все увиденное тут же отрезвляет, но все-таки корабль есть, он существует, и уже ничто не остановит его выход — хотя сроки старта отдаляются еще дальше. К трем часам ночи разгрузка закончена. Размещаемся все, где кто может. Бескрайнее звездное небо накрыло землю незримым покрывалом, окутало таинственными чарами. Перемигиваются бриллиантовые звезды, рассматривая новоиспеченный корабль и уснувших на его палубе людей. Сколько трудностей уже выпало на их долю! Сколько еще предстоит?

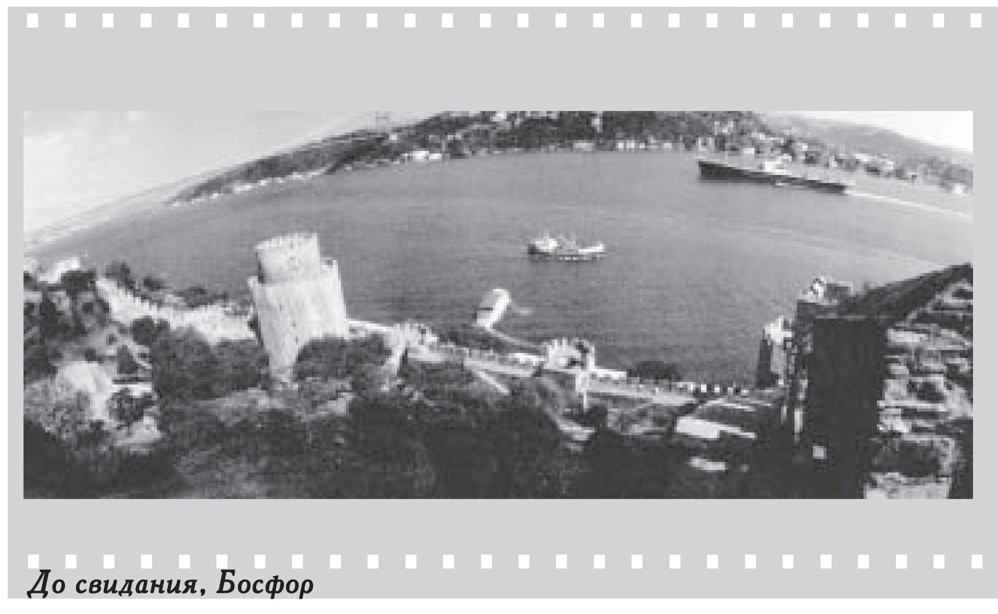
Утро выдалось холодным. Погода как будто нарочно решила показать нам свой нрав, предупредить и объявить о скором приближении осени. Туман окутал все вокруг, стал накрапывать дождик. Несмотря на такую не южную перемену погоды, с раннего утра начинаются работы.

Причал морского порта — это, конечно, не судоверфь с цехами и добротным инструментом. Здесь каждая операция производится в несколько раз медленнее обычного, что у мастеров-профессионалов вызывает нервозность, передающуюся всему экипажу. Все сроки старта экспедиции прошли, однако «Ивлия» еще не готова, да и на берегу не решены еще многие вопросы. В который раз приходится задумываться над тем, что осень на пороге, моросящие на протяжении последних 5 дней после прихода корабля дожди, редко прерываемые появляющимся солнцем, свидетельствуют об этом лучше всякого календаря. Чем дольше стоит корабль у стенки морского порта, тем больше появляется людей, волнующихся за здоровье экипажа, его безопасность. Чаще всего эти надоедливые волнения приводят к словесным перепалкам.

В один из пасмурных холодных дней для проведения окончательных испытаний корабля из Николаева приехали проектанты. Испытания проводились по всем правилам и с применением приборов. Результаты перепроверялись на вычислительных машинах, составлялись таблицы, диаграммы.

Вот так древние греки!

Мне тогда очень захотелось спросить проектантов: «А что будет, если машина времени вернет вас на тысячи лет назад, в Грецию? Сможете без таблиц и



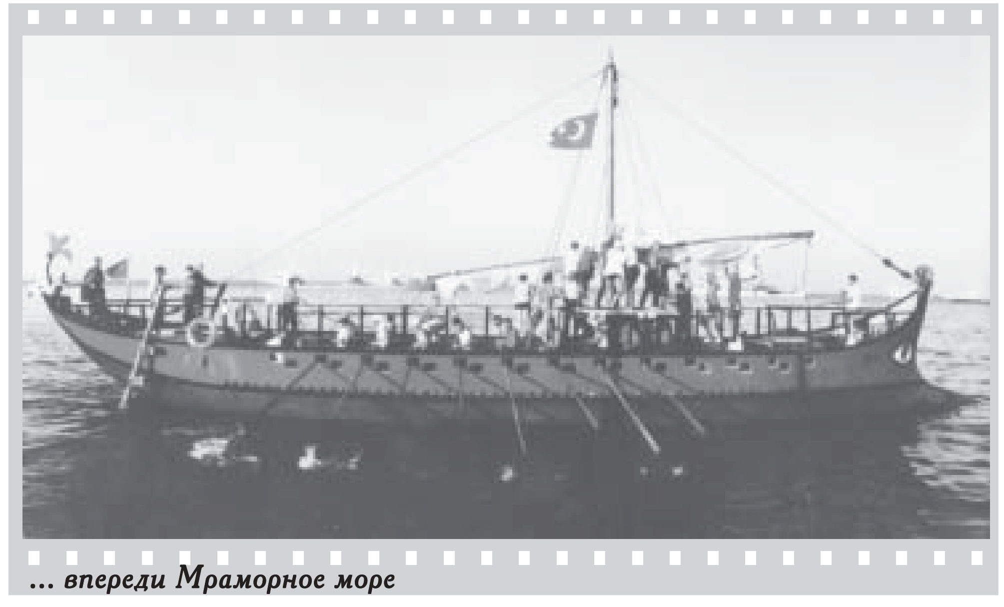
До свидания, Босфор

диаграмм сконструировать? Как проверите, правильно построили по вашему проекту или нет?».

То, что спроектировали корабль неравнозначно, стало понятно уже сразу. Прекрасный корпус, хорошо просчитанный по прочностным качествам и по архитектуре, сочетался с неудачно рассчитанной конструкцией креплений рулевых весел и непродуманной эргономикой мест гребцов. Практическая невозможность из-за первоначальной ошибки проекта использовать одновременно два ряда весел почти в полтора раза сокращала возможную скорость плавания. Но тем не менее ребята молодцы! Перелопатив десятки трудов и монографий, исследовав сотни фотографий, рисунков на вазах и стенах храмов, они сделали почти невозможное, чтобы спроектировать корабль прошлого. Не все удалось, но только море могло помочь исправить первоначально заложенные неточности.

Результаты замеров, опыты кренования и остойчивости дали прекрасные результаты. Конструкторы сами признавались, что не ожидали таких хороших характеристик, что замечательные руки мастеров-строителей создали корабль лучше, чем они могли спроектировать. Корабелы чутьем исправили их недочеты и ошибки. Уверенность конструкторов в непотопляемости «Ивлии», даже при полном затоплении водой, ее прекрасных мореходных качествах придавала и нам дополнительный эмоциональный заряд. Ведь если говорить упрощенно, то в самой критической ситуации корабль представлял собой спасательный плот, т. е. должен быть непотопляем.

Еще до проведения контрольных испытаний, когда «Ивлия» находилась у стенки и шли работы, была замечена очень интересная деталь в поведении корабля. Когда проходящие в непосредственной близости суда на подводных крыльях создавали большую волну, которая, отражаясь от стенки, начинала раскачивать диеру, крен достигал 20—35 градусов. Но после пяти-шести мощных раскачиваний, когда на палубе было почти невозможно стоять, не держась за поручни, неожиданно все замирало. Судно останавливалось, как вкопанное, хотя волны продолжали ударять в его борт. Словно детская игрушка ванька-встанька. Помните, как в детстве, разбирая такую игрушку, желали понять, почему она, сильно расшатываясь, не переворачивается и вдруг неожиданно, как по волшебству, замирает? Фокус был прост — свинцовые шарики или пластины, уложенные в нижней



... впереди Мраморное море

части игрушки, опускали ее центр тяжести. То же самое происходило и с «Ивлией». Прекрасно сконструированный и построенный корпус с низко расположенным центром тяжести придавал кораблю великолепную остойчивость. Однако любая медаль имеет две стороны, и второй, причем не лучшей стороной, было то, что даже при небольшой волне корабль очень сильно реагировал на качку. Это, конечно, не могло не сказаться на членах экипажа и больше всего волнений вызывало у кока, которому предстояло готовить дважды в день горячую пищу.

Как мы ни доказывали, что «Ивлия» сама в случае необходимости станет спасательным средством, на корабль было погружено шесть спасательных плотов, установлена система спутниковой связи и аварийный буй. В очень стесненных условиях все это не радовало, но желание выйти-таки в море заставляло исполнять все предписания.

Самым сложным из них была регистрация судна. Безусловно, наш корабль не подходил ни под какие правила Регистра. Да и как он мог под них подойти, когда даже самый дальновидный клерк из тех, что их создавал, не мог себе представить, что найдется группа людей, которые попытаются построить древнегреческое судно?

Несколько раз перечитывал я книги замечательных путешественников Тура Хейердала и Тима Северина, создавших удивительные копии древних мореходных средств — бальсовый и папирусные плоты, кожаную лодку, античную греческую галеру — и прошедших морскими дорогами древних. Но не мог представить себе, что Тур Хейердал получает регистрационное свидетельство на бальсовый плот, состоящий из двух десятков бревен, или Тиму Северину его страна запрещает поднять над кожаным «Бренданом» английский флаг. Смешно!

Интересно, регистрировал ли свою бочку Диоген в Древней Греции? Вот если бы кто-либо попытался сейчас в ней поселиться, его непременно заставили бы это сделать.

...Еще один вечер в томительном ожидании у стенки причала морского порта. Корабль все еще не зарегистрирован. Едины в своих решениях оказались и начальник Одесского морского порта, и начальник яхт-клуба. Нужно было лишь поставить подпись, но это страшно, вдруг что-то случится, кто отвечать будет?

Горячие молодые головы членов экипажа, у которых мы, руководство экспе-



В Мраморном море сила ветра достигала 6 баллов, но «Ивлия», на удивление, плыла не качаясь, как будто поддерживаемая тремя волнами, первая из которых уходила вперед, а третья, последняя, подхватывала корабль на свой гребень. Скорость достигала 7,5 узлов, и мы могли соперничать с современными яхтами.

Кто раньше придет в Дарданеллы?

диции, начинаем терять авторитет из-за приверженности позиции, что всего можно добиться мирным путем, предлагают крайние меры. А именно — отойти от стенки метров на двадцать и обратиться ко всем советским и зарубежным средствам массовой информации с предложением рассказать миру, что широко разрекламированная экспедиция не может стартовать из-за невозможности по нашим законам зарегистрировать такое необычное плавсредство. Обстановка начинает накаляться. Что только не предлагают буйные головы! Даже выйти в море под белым флагом или флагом другой страны.

Конечно, это не выход, но впору впасть в отчаяние.

Как ни сложно, но все же и этот вопрос постепенно решается. Мореходные качества корабля будет принимать специальная комиссия.

Готовимся до поздней ночи. Еще раз проверили все до мелочей. Утром, получив разрешение на выход, «Ивлия» впервые самостоятельно отошла от причала. Вначале медленно, а затем все быстрее и быстрее заскользил корабль в лучах восходящего солнца, рассекая мощным тараном волны.

— И раз, и раз, — поддерживается ритм, и на удивление четко и слаженно входят весла в воду, придавая ускорение кораблю. Немного качает, но корабль, послушный рулям, описывает одну, затем другую дугу, устремляясь к стоящему в бухте научно-исследовательскому судну «Космонавт Владимир Комаров». Такие два разных и по размерам, и по назначению судна в одесской бухте олицетворяют связь времен и поколений.

После нескольких тяжелых и безысходных дней у всех прекрасное настроение. Только сейчас начинаем ощущать, что происходящее — реальность. Как хорошо, что несколько месяцев мы тренировали ребят — очень слаженно они работают. Каждый час — смена гребцов. Постоянно наблюдаем и за нашими экзаменаторами. Они довольны, хотя часто делают замечания, основываясь на своем многолетнем морском опыте. Мы соглашаемся, но не из-за боязни, а потому, что их опыт больше и, пусть не во всем, но они правы. Несколько раз во время тренировки поднимаем и убираем парус, пытаясь поймать легкое дуновение ветра.

Инспектирующие остались довольны, и на следующий день мы получаем наконец-таки регистрационное свидетельство и как будто уже нет причин удерживать экспедицию в порту.



Пробы воды берет биолог В.Михайлов



Глава 4.
Маршрутами античных мореплавателей

Старт. Наконец-то старт! Неужели мы все-таки выходим в море?! По-моему, в это уже не верит никто: ни мы, ни те люди, которые стоят у кромки пирса. Даже таможня и пограничники смотрят на нас как-то равнодушно, а один из самых молодых ребят-пограничников кричит: «Далеко не уйдете. До скорого свидания!» На берегу эти слова вызывают дружный смех, а у нас только в очередной раз сжимается в тоске сердце.

Гребок, еще гребок… Ох, как медленно движется «Ивлия». Ее как будто удерживает берег, притягивает невидимым магнитом. В 12 часов 30 минут створ Воронцовского маяка проходит копия античного корабля — диера «Ивлия» с экипажем 60 человек, оставшихся один на один со стихией. Наши страдания усиливаются тем обстоятельством, что после недели непрекращающихся проливных дождей на судне не найти ни одного сухого места. Намокло абсолютно все, включая продукты, личные вещи, карты. Такого холодного и дождливого сентября не помнят и старожилы.

Легкий северо-западный ветер подгоняет корабль. Отдана команда опустить парус и поднять весла. Тишина. Молчат все, и только чайки время от времени оглашают пронзительным криком море, доказывая, что мы находимся в реальном мире. Ветер усиливается, а вместе с ним увеличиваются пенистые борозды, тянущиеся за рулевыми веслами. Характерным скрипом наполняется мокрый такелаж, и прямо на глазах начинает высыхать парус, изогнувший спину и несущий нас в неведомую даль. Одесские пляжи совершенно пустынны, и только невдалеке от берега качаются несколько маленьких лодочек, в которых самые заядлые рыбаки ловят рыбу. Удивленные появлением такого необычного судна, они бросают свое занятие, машут руками, что-то кричат. Пожалуй, они единственные, кто в этот час радуется встрече с нами.

"Чай! Горячий чай!" — крик кока, как колокольный набат, будит всех нас, заколдованных необычайно красивым, хотя и очень холодным морем, призывает к действительности, побуждает вернуться к реальностям начавшейся повседневной

корабельной жизни. В одно мгновение оживают все — говор, гомон, крики, дежурные бегут на камбуз. Небольшое столпотворение возле люка. Горячий чай, печенье и сыр поглощаются экипажем с такой скоростью, будто неделю голодали.

Все вновь — условия жизни, сон, скрип палубы, вахты, команды. Экипаж неслажен, утомлен, а ведь это только начало. Что будет дальше? Яхты сопровождения следуют в непосредственной близости от нас. Они помогают определить скорость движения и дрейф. Результаты малоутешительные: при работе 20 гребцов «Ивлия» развивает скорость 2,0 — 2,2 узла, а под парусом при попутном ветре — более 4. Однако все мы надеемся, что это начало и слаженность еще придет. А с ней — и скорость под веслами, и ветер будет сильный и попутный, и работать с парусом ребята научатся быстро и четко.

Как ни хорошо идти под парусом, но вместе с изменением направления ветра необходимо переходить на весла, и занявшая гребные места вторая команда с жалостью наблюдает, как медленно поднимается к рее парус.

— И раз... и раз... — медленно, соблюдая ритм, входят в воду восьмиметровые, под двадцать килограммов весом буковые весла, придающие ускорение античному кораблю.

Три смены, три команды гребцов — час гребли, два часа отдыха — такой ритм жизни задан на корабле всему экипажу. За работой день пролетает незаметно. «Ивлия» идет вдоль побережья и по нашим расчетам к вечеру должна подойти на траверз Белгород-Днестровского лимана. Оттуда мы возьмем мористее, чтобы постараться выйти к легендарному острову Ахилла — античного героя, к тому самому острову, где год тому назад родилась идея строительства «Ивлии». Замечательные планы, но удастся ли их выполнить?

Погода начинает портиться, усиливаются волнение и ветер. Небо затянуто свинцовыми тучами. Они так низко проплывают над нами, что, кажется, задевают мачту. За 9 часов перехода мы преодолели почти 27 миль и сейчас находимся совсем рядом с устьем лимана, на берегах которого в античные времена находились три древнегреческих города — Офиусса, Тира, Никоний — и множество мелких поселений.

Помните, в главе «По следам Арриана» мы рассматривали описания побережья, выполненные римским историком и географом Страбоном: «При устье



П.Гончарук, В.Никулин, И.Мельник

Тираса находится башня, называемая Неоптолемовой, и деревня, именуемая Гермонактовой. Если подняться по реке 140 стадиев, то на обоих берегах встретятся города: один Никоний, а другой, на левом берегу — Офиусса...». Башня Неоптолема, или, правильнее сказать, маяк Неоптолема, построен примерно в V веке до н. э. и освещал по ночам вход в реку. Остатки маяка до сих пор не найдены и, видимо, не будут найдены никогда. Безжалостное море поглотило его еще на рубеже тысячелетий. Не найдено до сих пор и местоположение Гермонактовой деревни. Однако скольким мореплавателям спасли жизнь служители маяка, сами, наверное, жившие в небольшой греческой деревушке!

Зажигая ночью огонь, который был виден далеко в море, эти мужественные люди помогали ориентироваться кораблям и выбирать верный путь, но нужно помнить, что сами они в любой момент могли подвергнуться нападению, т. к. огни деревни и маяка видели не только мореплаватели, идущие из далекой Эллады, но и морские разбойники, прятавшиеся по соседству, которые могли напасть на маяк и разграбить деревню.

Манящий вход в лиман остается все дальше и дальше за кормой, а «Ивлия» продвигается к городку Приморское, где ранее было истинное устье Тираса. Угрюмая, пугающая ночь. Как нелегко все же было грекам осваивать эти неприступные берега, какой смелостью нужно обладать, чтобы в бушующем море, не имея лоций, точных карт и других ориентиров, найти и, самое главное, войти в узкие проливы и дельты рек.

Необходимо также учесть, что берега Понта в те далекие времена выглядели совсем не так. Палеографическая реконструкция побережья показала, что в архаический и следующие за ним классический и эллинистический периоды Белгород-Днестровского лимана не существовало, а на его месте находился большой остров, омываемый двумя рукавами реки Днестр. Античные корабли, подходившие к дельте реки, могли подняться вверх по течению по обоим рукавам, что, наверное, способствовало и появлению нескольких поселений на разных берегах реки, а затем и на берегах разных рукавов. Как считает Михаил Агбунов, легендарная Офиусса находилась на самом острове, носившем название Тирагетов, город Никоний — на правом, а город Тира — на левом берегу реки.

Замечательно и то, что устье Тираса, как уже упоминалось выше, находи-



В офисе яхт-клуба «Атакей Марина». В центре — Омер Калакалар

лось не на месте сегодняшнего устья лимана, а примерно на 20 км западнее. Не доходя 5 км, река поворачивала и несла свои воды вдоль побережья. За прошедшие три тысячи лет дельта как бы перекатилась с запада на восток, да так, что создала на месте своего продвижения два лимана — вначале большой, получивший название Белгород-Днестровского, а затем меньший — Будакский лиман, отделенный тонкой полоской земли от моря. Река поглотила остров Тирагетов и древнюю Офиуссу. Повлияло на этот процесс еще и то, что уровень Черного моря колеблется вместе с уровнем Мирового океана. Море подтапливало долину реки все больше и больше, и уже в средние века появились контуры лимана.

В соответствии с палеографической реконструкцией Михаила Агбунова, затопление острова привело к тому, что жители Офиуссы вынуждены были переселиться на один из берегов реки. Но на правом уже находился город Никоний, и соседство двух торговых центров было делом невыгодным. Видимо, поэтому, а еще и потому, что левое русло было более полноводно, жители Офиуссы основали город Тиру на левом берегу. Офиусса была первым древнегреческим поселением в Нижнем Поднестровье и первой исчезла с лица земли, уйдя под воду. Не меньшую зависимость от сил природы испытал на себе и Никоний. Судьба этого города, которому по сравнению с Офиуссой принадлежало ведущее место в торговле, полностью зависела от изменения водного режима дельты. Обмеление в первой половине III в. до н. э. восточно-правого рукава реки приводит к замиранию торговли с Никонием и его упадку.

Вобрав в себя силу восточного рукава, все полноводнее становится западное — левое — русло, на самом берегу которого и расцвела античная Тира. Если об Офиуссе можно судить только по дошедшим противоречивым сведениям античных географов, то о Никонии и Тире известно гораздо больше благодаря многолетним исследовательским работам.

Остатки Тиры лежат на западном берегу, на небольшом выступающем к северу мысе трапециевидной формы, поверхность которого имеет уклон в сторону лимана. Остатки Никония располагаются на восточном берегу на ровной, слегка наклоненной в сторону лимана местности. Тира имела самостоятельное монетное дело, чеканила медную, серебряную, электровую и золотую монеты. Никоний самостоятельной монетной чеканки не имел и на внутреннем рынке здесь исполь-



На траверзе Афона. Е.Опаренко, А.Иванов

Стараются на веслах — О.Кравцов и Е.Опаренко

зовались монеты других понтийских городов и, в первую очередь, города Истрии.

И Тиру, и Никоний основали милетяне. Они, думается, основали и Офиуссу. Города эти прошли все стадии: рождение, укрепление и возвеличивание, падение и разрушение в результате военных действий.

Тира, видимо, уже начиная с середины IV в. до н. э., служила промежуточным пунктом при плавании вдоль побережья, а с конца V в. стала превращаться в античный полис с принятыми для него органами самоуправления — советом и народным собранием. Никоний возник раньше, еще во второй половине VI в. до н. э., и раньше, чем Тира, превратился в город, в чем, несомненно, была «повинна» Истрия, имевшая на него сильное экономическое и политическое влияние. Но самой первой на острове, судя по всему, была основана Офиусса. Так было безопаснее для новых поселенцев, опасавшихся столкновений с местными племенами; и уже позже жители Змеиного острова, а так переводится название Офиусса, перебрались на левый берег реки, где основали Тиру.

Никоний и Тира были крупными торговыми центрами, через которые к местным племенам шли вино, керамическая посуда, украшения, а от них в города Эллады и греческие черноморские полисы — хлеб. Никоний был разрушен впервые уже в IV в. до н. э., вторично в конце III — начале II в. до н. э. Тире была уготована более долгая жизнь. Она пала в 40-е годы III в. н. э. под натиском готов, но жизнь на месте города продолжалась еще до последней трети IV в. н. э. На месте Никония жизнь также теплилась еще в III — начале IV в. н. э., но в связи с обмелением восточного русла реки город пришел в упадок.

Итак, это основные положения о поселениях на Белгород-Днестровском лимане. Однако уже после первых сопоставлении пройденных расстояний и расстояний, приведенных в стадиях античными авторами, у меня появились сомнения, с которыми читатель познакомится в следующей главе. А пока, по официальным историческим источникам, на месте Тиры и Никония находятся современные поселения — город Белгород-Днестровский и село Роксоланы.

Ветер усиливается, что отвлекает от размышлений. «Ивлия», повинуясь порывам ветра и парусу, все дальше и дальше удаляется от устья лимана. По прогнозу погоды, волнение в северо-западной части Черного моря будет достигать 20—25 дециметров, т. е. 2—2,5 метра. Борт же «Ивлии» возвышается над водой на 1



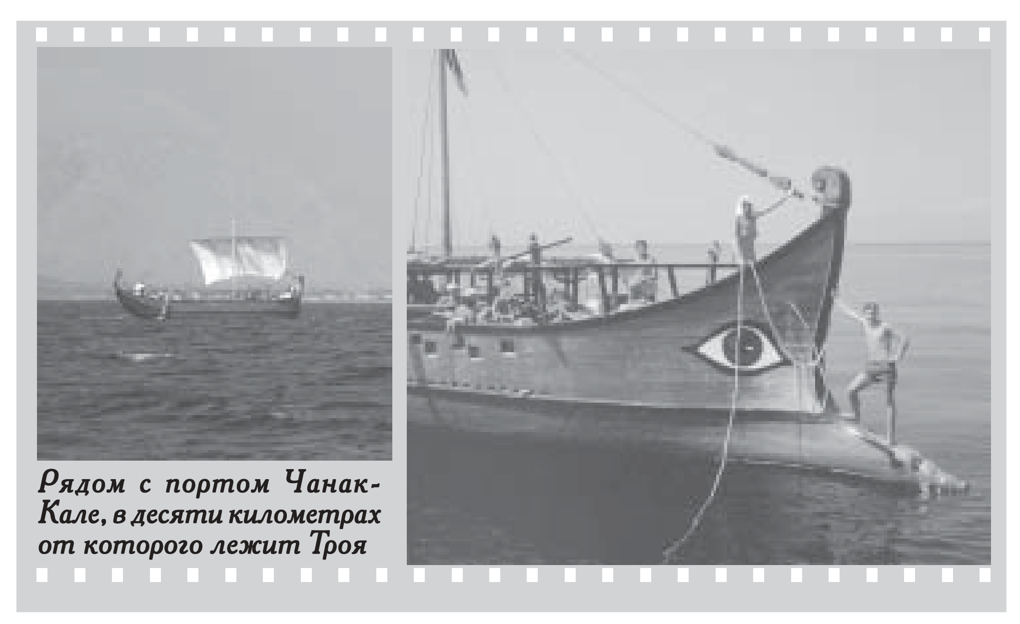
А.Иванов, Е.Опаренко,О.Кравцов, А.Бершадский, Ю.Лозицкий

метр 60 сантиметров. Но, как ни странно, сейчас, ночью, раскачиваясь из стороны в сторону, корабль не захлестывается волнами, а переваливается через них, как поплавок. Еле различимые в темноте, идущие рядом яхты сопровождения ныряют в волны, как дельфины, и выныривают из них со страшным шумом, окутанные морской пеной. Топовые огни на мачтах раскачиваются, как маятники.

Удар, хруст, вибрация, идущая по всему корпусу «Ивлии»... Такое впечатление, что барабанщик где-то рядом выстукивает дробь. Выдержит ли корпус такие сильные нагрузки? Таран, выполненный в виде головы свирепого кабана, врезаясь в волну, воспринимает ее нечеловеческую силу, передавая столь мощный удар каждому элементу конструкции корабля и каждому из нас.

Ни о каком движении под веслами не может быть и речи, т. к. огромные валы, бьющиеся о борт, поломают их, как спички. Только — парус, но как ужасно скрипит такелаж, натягиваясь, как струны, дрожат ванты, касаясь мачты, издает ужасный скрип рея, готовая в любую секунду сорваться с восьмиметровой высоты вниз. Даже наполовину зарифленный парус, изогнувшийся под мощными порывами ветра, как лук, придает «Ивлии» колоссальное ускорение. В темноте видны мощные буруны, образующиеся за рулевыми веслами, которые, в свою очередь, под столь сильным воздействием воды дрожат и пытаются вырваться из опутывающих их креплений. Треск дерева, скрип такелажа, грохот бушующего моря наполняют все вокруг. От одной мысли, что погода может заставить нас отступить, сжимается сердце. Пытаемся замерить скорость.

Это удается не сразу, но проведенные измерения показывают, что корабль плывет, нет, не плывет, несется со скоростью почти 5 узлов. Кому-то покажется это смешным. Подумаешь, каких-нибудь 9 км/час. Современные корабли гораздо быстрее ходят. Но «Ивлия» — это же не современный корабль из металла, а деревянная скорлупа. Экстренное совещание на корме. Необходимо принять какое-то решение. Пытаться вернуться назад — значит, закончить экспедицию. Идти к Змеиному, чтобы укрыться с подветренной стороны —слишком опасно. Мы еще очень плохо изучили наш корабль, чтобы пытаться выполнить столь сложный маневр. Итак, остается последнее — стараясь как можно ближе держаться берега, продвигаться дальше. Весь экипаж, за исключением рулевых и вахты, находится в трюме. Никто не спит, да и возможно ли уснуть при таком грохоте и



Рядом с портом Чанак-Кале, в десяти километрах от которого лежит Троя

качке? После особенно сильных порывов ветра становится просто страшно.

Как детский бумажный кораблик, подпрыгивает на волнах одна из яхт — «Юрий Гагарин» — и кажется, что вот-вот выпрыгнет из воды и, превратившись в огромную рыбу, уйдет навсегда в морскую пучину. В подсветке кормовых огней еле приметна фигура ее капитана —Анатоиля Даниловича Кириченко, как будто слившегося в одно целое с румпелем.

Не знаю, почему, но именно сейчас я вспомнил разговор, который произошел между нами за несколько месяцев до экспедиции.

— Ты знаешь, мне кажется, что стартовать нужно не из Одессы.

— Вы шутите, а откуда же еще?

— Понимаешь, что такое была Одесса в античное время? Тьфу. Ничего. Пустота. Какие корабли сюда заходили? Никакие.

— Ну и что?

— А вот что. Стартовать на античном корабле необходимо от стен древнегреческого города.

— Может быть, заодно с «Ивлией» построим еще и копию античного города с храмами, крепостными стенами, гимнасием?

— Не надо ничего строить. Просто стартовать нужно из Ольвии. Там столько останков сохранилось и музей хороший. Между прочим, если мне не изменяет память, когда задумывался маршрут, ты сам предлагал начать с Ольвии.

— Да, предлагал, но сколько с того времени воды утекло, корабль еще здесь, в Одессе, достраивать придется. Сами знаете.

— Очень жалко. Ольвия — жемчужина античных городов. Все караванные пути шли через нее. А сколько сокровищ там под водой! Вот и надо начать экспедицию на несколько недель раньше, поработать под водой, а затем уже в путь.

— Ну вы и фантаст. Если бы все было так легко... Захотел — понырял, захотел — построил, захотел — поплыл.

Хотя наш разговор так ни к чему и не привел, Ольвия заслуживала того, чтобы именно от ее разрушенных стен началась экспедиция на античном корабле. Древний город был основан на рубеже VII — VI веков до н. э. (точную дату установить, к сожалению, невозможно) на правом берегу Бугского лимана. Рельеф местности обусловил форму города в виде неправильного треугольника. Оль-



Эти камни помнят Одиссея

вия занимала плато, состоящее из трех частей: верхней, так называемый верхний город, средней (склон) и прибрежной — нижний город.

Часть нижнего города в настоящее время находится под водой. Интересен тот факт, что в первое время своего существования город не имел оборонительных сооружений, что говорит о его добрососедских связях с местными племенами, которые в лице колонистов видели не захватчиков, а друзей. В V в. до н. э. — третьей четверти IV в. до н. э. город достиг наивысшего расцвета. Развиваются ремесленные мастерские, в которых изготавливались черепица, амфоры, вазы.

Многочисленные находки литейных форм говорят о хорошо развитом литейном производстве. В городе функционировали, хотя и примитивные, водопровод и канализация. Создавались уникальные ювелирные изделия. Ольвия чеканила свою монету. Торговые пути связывали ее с городами Средиземноморья и городами-полисами на Черном море, велась интенсивная торговля с местными племенами. Но, по-видимому, в конце III в. до н. э. резко ухудшились и обострились отношения с коренными жителями, что привело к замиранию торговых связей и начавшемуся затяжному кризису.

В середине I в. до н. э. славный город под ударами готов пал. Но судьбе было угодно, чтобы столь удивительный по красоте, расположенный в таком удобном месте античный город возродился. Медленно набирают силу торговые связи, заново отстраиваются некогда величественные общественные сооружения — храм, гимнасий, бани. Возрождаются ремесла. Нового взлета город достиг во II в. н. э. Но этот экономический подъем был недолгим. Уже в первой половине III в. производство снова замирает, а с уходом римских легионов ольвиополиты больше не могут сопротивляться натиску кочевников и вскоре покидают свой город.

Время, сжавшее сроки экспедиции до предела, не позволило нам выйти из Одессы и взять старт от стен легендарного города. Но не прав был и наш опытный капитан, громогласно заявивший, что на месте Одессы была пустота. Вспомним римского легата Квинта Эппия Флавия Арриана, совершившего объезд Понта Эвксинского. Мы оставили его в конечной точке сложного плавания — античной Диоскуриаде.

Починив после застигшей его бури корабли, с заходом в Аспар и Фасис, он прибыл в заданную точку маршрута. Арриан отмечал: «Крепость представляет



У берегов острова Лемнос

собой конечный пункт римского владычества по правой стороне от входа в Понт». Какой деятельностью занимался здесь римский легат, неизвестно, но помимо составления перипла, по всей видимости, в его задачу входило изучение положения дел на границе и в приграничных государствах. Возможно, перипл и был тем самым документом, который стал чем-то вроде оперативной сводки о положении в черноморском регионе, куда Рим намеревался продолжить свою экспансию?

Помимо сведений о перемещении кочевых племен, получаемых с границы, и происходящих событиях в соседних странах, Арриан при составлении перипла основывается на известных ему источниках других авторов, во многом повторяя Страбона и Псевдо-Скилака. Маршрут этот в соответствии с описанием Страбона был уже нами пройден ранее. Так что вернемся к периплу в том месте, где Арриан упоминает Ольвию, и попытаемся узнать, так ли пустынно было побережье между Бугским лиманом и устьем Тираса.

«При слиянии Гипаниса и Борисфена существует город, прежде называвшийся Ольвией, а потом снова названный у эллинов Борисфеном; его основали милетяне во время мидийского владычества; от моря до него 240 стадиев плавания вверх по реке Борисфену (ныне называемой Данапарием). Это расстояние составляет 32 мили» (§86). Далее в кратком перипле читаем: «А отсюда 80 стадиев до Одесса; в Одессе — стоянка для кораблей» (§31).

На античной карте, если бы такая сохранилась до наших дней, как ни странно, можно было бы найти два города с одинаковым названием — Одесс. Один из них находился на месте современного города Варна, а другой, тот, о котором упоминает Арриан, на левом берегу устья Тилигульского лимана. К сожалению, место его расположения не локализовано и до сегодняшнего дня. Видимо, как и многие другие поселения, которые располагались на побережье, он находится под водой.

«За Одессом, — далее отмечает автор, — находится гавань Истриан, до нее 250 стадиев» (§31). А в полном перипле добавляет: «От Одесса до местечка Скопелов — 160 стадиев, 21,3 мили; от Скопелов до гавани Истриан — 90 стадиев, 12 миль» (§87). За гаванью Истриан в 50 стадиях лежит гавань Иссиаков. Поселения эти искали очень давно, но уже в наши дни возникли новые предположения. Значительную лепту в эту сложную работу внес сидящий напротив и рас-



качивающийся из стороны в сторону вместе с «Ивлией» Михаил Агбунов. Он один из немногих, кто отказался спуститься в трюм, и сейчас, по его собственному мнению, «впитывает в себя стихию».

Крик за спиной заставляет очнуться.

— Игорь, Миша! Немедленно вниз! Смоет за борт!

Волны одна за другой окатывают палубу. Павел в оранжевом спасжилете, широко расставив ноги, балансирует на скользкой палубе. Такие команды дважды не повторяют. Море шутить не любит, одно неловкое движение — и можно оказаться в воде, где вероятность того, что тебя подберут, равна нулю.

В трюме еще холоднее, чем на палубе, все отсырело, устоять на ногах очень тяжело: и не только из-за сильной качки, но и из-за огромного количества мешков, ящиков, кип бумаги, лежащих прямо на полу. Причудливо мерцает зеленая лампочка радиопередатчика, возле которого, несмотря на качку, дежурит радист экспедиции Роберт Щербинин. Еле слышны пробивающиеся через помехи голоса радиолюбителей. Они сочувствуют нам и обещают постоянно находиться на приеме, если вдруг что-либо произойдет. Однако будем надеяться на лучшее.

В замкнутом изогнутом чреве корабля во время сильной качки самое главное найти такое положение, чтобы слиться с ним в единое целое, стать частью борта или неподвижно стоящего ящика, или принять форму мешка. Мне удается втиснуться между огромным мешком медицинской ваты, ящиком с фальшфейерами и ракетами и бухтой канатов. Надо мной в какой-то совершенно немыслимой позе, подпирая спиной обшивку корабля, а ногами — потолок, на двух свернутых и совершенно мокрых матрасах устроился Михаил. При малейшем его движении матрасы издают чавкающий звук, и тонкая струйка воды сбегает мне за воротник куртки. В щель неплотно закрытого люка время от времени заглядывает пробивающаяся сквозь тучи луна, будто спрашивая: «Ну что, мореходы, может, вам еще мало? Предупреждали же вас».

Из глубины трюма раздаются голоса ребят. Слышен даже смех.

Учитывая то, что стоящая под пайолами вода после того, как корабль ложится с правого борта на левый и наоборот, вырывается наружу, обдавая всех холодным душем, с радостью ощущаю, что боевой дух не потерян. Как гораздо позже скажет один из самых выдержанных ребят — Олег Кравцов: «Хуже было то-



Что впереди? Ю.Бондарюк и А.Васин

миться у причала, а в море мы знали, на что идем. Море слабых не любит».

Под грохот бушующих волн придвигаюсь поближе к Михаилу.

— Миша, спишь?

— Нет.

— Послушай, одесская бухта — такое подходящее место для строительства города: высокий защищенный берег, хорошее расположение по отношению к ветрам; несколько удобных балок, спускающихся прямо к воде; глубины для больших кораблей и камень-ракушечник для строительства рядом. А город греки не построили. Почему?

— Э... Все очень просто. Вода, обычная питьевая вода. Ее в Одессе по сегодняшний день недостаточно, а в то время вообще не было. В таких местах дождей ждали, как манну небесную, чтобы пополнить запасы питьевой воды. Где уж там город, небольшому поселку от дождя к дождю продержаться бы. К тому же и местность очень открытая и ровная. Любое строение для врага приметно.

Но все-таки на побережье от Ольвии до Никония небольшие поселения, безусловно, были очень важны. Вот, например, Скопелы. Само название в переводе с древнегреческого означает «наблюдательная башня»; «место, с которого далеко видно»; «утес». Считают, что Скопелы находились на левом берегу Дофиновского лимана на высоком утесе. Отсюда велось наблюдение за степью и морем. При неблагоприятной обстановке наблюдатели могли сообщить о готовящемся нападении в соседние города.

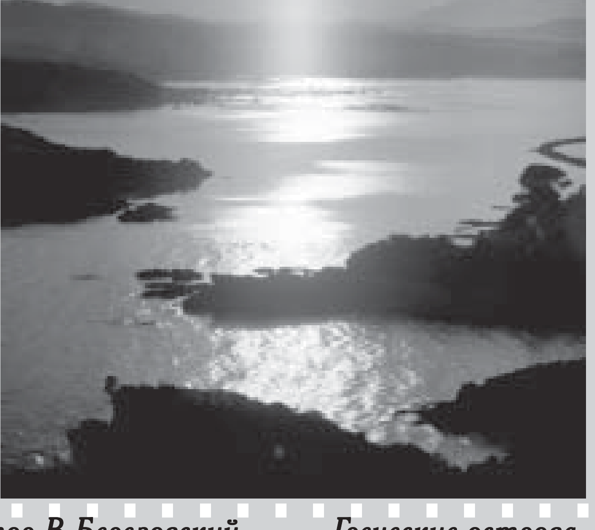
— А небольшие поселки, не выполнявшие роль сторожевых форпостов, — они зачем?

— Давай рассуждать. Вышли бы мы в море не из Одессы, а из Ольвии, день бы шли, но до Никония не добрались. А тут шторм, ветер с берега, ну прямо, как сейчас, и понесло бы нас в открытое море. А там после шторма выгребай назад. Тут же через каждые 150 — 200 стадиев небольшое поселение и гавань. Опытные мореходы рассчитывали так, чтобы к ночи обязательно к берегу пристать. И не к пустынному, где в любое время разбойники показаться могут, а к заселенному.

— Послушай, не потому ли гавань Истриан названа в честь Истрии, богатого и могущественного города на берегу озера Синое в Румынии? Может быть, она и была стоянкой для кораблей этого города?



Не только люди любят смотреться в зеркало, но и «Ивлия». Кинооператор В.Березовский



Греческие острова

— Не знаю. Это не доказано. Но вероятность есть.

Наш разговор прервали звук глухого удара и дрожь, пробежавшая по всему корпусу. Показалось, что корабль на что-то налетел. К счастью, это была лишь большая волна, в которую с огромной силой врезался таран. Он воспринял ее огромную массу и в виде звука и вибрации передал корпусу.

Где же наша спасительная гавань? Выдержит ли корабль такие нагрузки? Древние были предусмотрительнее нас. В IV — III вв. до н. э. они создали небольшие поселения в одесской бухте. Как считают, гавань Истриан находилась на восточной оконечности залива, где сегодня городские пляжи, а гавань Иссиаков — в западной части, на месте расположения Одесского торгового порта. Но даже если эти поселения носили другие названия, они существовали на берегу, что точно доказано проведенными раскопками.

Так что не совсем прав седовласый капитан. Безусловно, Ольвия была важным и одним из крупных городов-полисов в Северо-Западном Причерноморье, но и на месте города Одессы, и по всему побережью существовали поселения. Значит, нет ошибки в том, что мы взяли старт из Одесского торгового порта, где рядом с нами под водой и в земле находятся останки античного поселения.

Хотя ситуация критическая, мне почему-то постоянно вспоминается перипл, заученный чуть ли не наизусть. Слышу крик штурмана: «Находимся на траверзе села Приморское. Прошли почти 41 милю». Выглянув в люк, вижу справа по борту тусклые огоньки, пробивающиеся сквозь мрак и пелену брызг. Где-то здесь, на этом месте, был вход в уже давно не существующее устье Тиры, который освещала башня Неоптолема.

Итак, за четырнадцать часов совершенно неравномерного хода мы прошли 41 милю. Средняя наша скорость 2,9 узла.

Арриан писал: «От гавани Иссиаков до местечка Никония 300 стадиев, 40 миль, от местечка Никония до судоходной реки Тиры — 30 стадиев, 4 мили». Далее у автора: «От реки Тиры до Неоптолемовых — 120 стадиев, 16 миль» (§89). И следовательно, постоянно держась берега, мы должны были пройти 450 (300 + 30 + 120) стадиев. Однако, учитывая, что наш корабль не заходил в лиман и не поднимался к селу Роксоланы, где находился Никоний, мы прошли на какое-то расстояние в стадиях меньше.



Любимыми декоративными изображениями жителей Греции со времен Кикладской и Крито-Микенской цивилизаций были изображения рыб и, в первую очередь, дельфинов

Какова же все-таки величина стадия в метрах разных античных авторов? Серьезнейшие работы в этой области выполнялись многими учеными во всем мире. В соответствии с ними стадий, используемый Аррианом, имеет в разных случаях разную величину: 157,7 м; 178 м; 185 м; 200 м. Стадий Страбона колеблется в пределах от 156 до 165 м, а в отдельных случаях его величина составляет 185 м. Стадий у Полибия имеет величину 178 м.

Еще при изучении описаний побережья Страбоном, Аррианом и другими авторами я столкнулся с этим парадоксом. Подробно его же рассматривал в своих книгах и Михаил. Спорить с признанным мэтром античной географии и моим коллегой по созданию экспедиции мне совершенно не хотелось, но для себя я избрал другую тактику изучения и сравнения расстояний, указанных между соответствующими современными населенными пунктами в километрах и морских милях, и расстояний, данных античными источниками. Основные правила этой работы были таковы:

— никогда не ищи среднюю величину стадия на каком-либо участке, чтобы затем использовать ее в другом месте;

— пользуйся короткими отрезками между населенными пунктами и только точно локализованными;

— современные расстояния измеряй только по точным морским картам и сверяй с современной лоцией.

Приведу наглядный пример из той части перипла, которую мы уже рассмотрели и по маршруту которой шла экспедиция. От гавани Иссиаков до города Никония, как уже писалось ранее, 300 стадиев. По современной же карте с учетом построения на ней палеогеографической реконструкции реки Тира — 71 км. Несложный подсчет показывает, что стадий в данном случае равен 236,6 м. Если мы начнем использовать этот стадий далее, то от известного по местоположению устья реки Борисфен (Днепр), находившегося в античное время в районе мыса Очаковский, до Никония должно быть 780 стадиев. Такую цифру дает следующий подсчет: 60 стадиев (устье Борисфена — Безымянный остров) + 80 стадиев (Безымянный остров — Одесс) + 160 стадиев (Одесс — Скопелы) + 90 стадиев (Скопелы — гавань Истриан) + 90 стадиев (гавань Истриан — гавань Иссиаков) + 30 стадиев (гавань Иссиаков — Никоний). Умноженные на 236,6 м они



На подходе к Афону

Яхта «Юрий Гагарин»

составят 184 км. На самом же деле при измерении по карте это расстояние равно 137,5 км, т. е. почти на 50 км меньше.

На этом простом примере показано, как использование средней величины между не совсем точно локализованными точками может привести к неправильным выводам. А следует все же, по моему мнению, усомниться в правильности локализации гавани Истриан и гавани Иссиаков внутри одесской бухты, т. к. расстояние от устья Борисфена (мыс Очаковский. — **Прим.авт.**) до Одесского торгового порта по побережью — 66,5 км, а в стадиях по Арриану — 480 (60 +80 + 160 + 90 + 90). Следовательно, один стадий равен 138,5 метрам.

И еще парадокс. От устья Борисфена до Никония, как уже отмечалось, 137,5 км по карте, а по Арриану — 780 стадиев. Следовательно, один стадий в данном случае равен 176,3 м, что очень близко к тем 178 м, которые находят у Арриана другие ученые. Стадий, равный 236,6 м, и стадий, равный 138,5 м, усредненно дал известную меру длины.

На первый взгляд, все получается складно: и локализация населенных пунктов верна, и стадий легко высчитали, но на самом деле вопросов остается очень много. Обнаружив неточности еще ранее, я решил не усреднять значения, не базироваться на строго локализованных населенных пунктах и постараться не допустить ошибок в обращении с картами и современной лоцией. Работа, начатая в море, должна была воплотиться в таблицу со следующими данными:

1. Маршрут по античным поселениям;
2. Маршрут современный;
3. Расстояния между пунктами по Страбону;
4. Расстояния между пунктами по Арриану;
5. Современные расстояния между населенными пунктами, на месте которых находились локализованные и изученные поселения;
6. Величина стадия в каждом случае по Страбону;
7. Величина стадия в каждом случае по Арриану.

Учитывая неточности, несомненно, имевшие место при замерах у античных авторов, я решил в последующем внимательно изучить появившиеся минимальные и максимальные значения величины одного стадия. Забегая вперед, хочу отметить, что максимальная величина одного стадия по Арриану появилась на рас-



На горизонте Афон. А.Кириченко, В.Щукин, В.Навроцкий и В.Ступницкий

стоянии от гавани Иссиаков до Никония — 236,6 м, а минимальная — между античными городами Анхиал — сегодняшний район городка Поморие и Аполлонией — сегодняшний город Созопол (оба населенных пункта на болгарском побережье. — **Прим. авт.**). В этом случае стадий равнялся 111 м. Такой вот разброс: 111 и 236,6 м. Хотя, как поймет из таблицы читатель (а из примера, приведенного выше, наверное, уже понял), при суммировании всех расстояний от устья Борисфена до устья Босфора и определении среднего значения величина одного стадия колеблется в пределах от 157 до 185 метров. Точки же экстремума должны привести нас к исчезнувшим городам и поселениям, а, может быть, когда-нибудь помогут их и найти.

...Четвертый час ночи. На небольшом пятачке свободного места возле штурманского стола собрались руководители экспедиции. Обсуждается один вопрос: идти и дальше вдоль берега или все-таки рискнуть и уйти в море по направлению к острову Змеиный. Последнее слово в споре за мной.

— Считаю, что рисковать жизнью людей мы права не имеем, а посему будем держаться берега и, если все будет нормально, то утром попытаемся укрыться в одном из озер, имеющем вход с моря. Если же и это не удастся, что вполне вероятно, так как входы в озеро мелкие и узкие, а при таком ветре, как сейчас, нас может выбросить на берег, пойдем в Жабриянскую бухту. При изменении направления ветра после окончания шторма будем пытаться все же вернуться к Змеиному.

Как все мы мечтали подойти к легендарному острову, встретиться с его жителями, которым уже в этом году обещали свидание с античным кораблем! Ну что ж — не судьба! Штормовая погода лишила нас радости встречи со старыми друзьями и легендарным островом. Теперь уже совершенно ясно, как нелегко было античным мореходам прокладывать морские дороги в Понте Эвксинском, как сложно давались им новые походы вдали от родных берегов.

Ветер становится все злее и злее. Вместе с его усилением хуже повинуется рулям «Ивлия». Сжался рулевой, удерживая румпель, который пытается вырваться из крепких человеческих объятий. Слышу голос второго рулевого: «Нижнего крепления больше нет. Башмак разлетелся на мелкие куски». Как будто не ощущая качки, ему помогают удержать руль столпившиеся на корме. В работу



Автор поддерживает радиосвязь с «Ивлией»

Яхты сопровождения.

идут веревки. После нескольких неудачных попыток огромный, бьющийся, как хвост чудовищного дракона, руль удается притянуть к нижнему кранболу или, точнее сказать, к тем обломкам дерева, которыми он теперь стал. Все промокли, но никто не обращает на это внимания. С каким-то нечеловеческим упорством все мы боремся со стихией, а она преподносит нам все новые и новые сюрпризы.

Около пяти утра с треском разлетаются канаты, и вывернутый под напором воды руль ломает и верхнее крепление. С огромным трудом удается вынуть его из воды. Для управления «Ивлией» осталось одно рулевое весло, которое, как ни странно, еще держится. Скорее бы рассвет.

Но с первыми лучами солнца приходит не облегчение, а новая беда. Между поломанными и расшатанными кранболами и обшивкой образовались щели, в которые хлещет вода. Утром море кажется еще холоднее и неприятнее. Ночью мы хотя бы не видели высоты волн, только догадывались об их силе, а сейчас, когда совсем рядом сталкиваются и вздымаются над нами грозные валы, становится и вправду не по себе.

И все же какую замечательную конструкцию корабля придумали древние! Плавно закругляющаяся, высоко поднятая над водой корма как бы гасит силу волн, и только что висевший над кораблем водяной вал прокатывается под ним. Самое главное сейчас — удерживать «Ивлию» в таком положении, чтобы волны были перпендикулярны ей и ни в коем случае не ударялись о борт. Это очень нелегко сделать одним рулем, но крайне необходимо.

На корме в момент подъема на гребень создается впечатление, что взлетаешь ввысь, как на качелях. Те, кто находится на носу, предстают как люди, идущие по тротуару, на которых смотришь с балкона второго этажа. Когда волна, прокатившись под днищем, доходит до носа, то за людьми на балконе уже наблюдаешь сам, и не только за ними, но и за идущей сзади новой волной, которая непременно должна накрыть все судно... Но нет, опять та же картина — качели стремительно несутся вверх.

Холодно, но несмотря на это, внутри корабля очень душно, так как люки приходится держать все время закрытыми. Пытаемся определить свое местонахождение. Справа по борту тянется невысокая полоса пляжа — это коса, отделяющая озера Бурнас, Алибей, Шаганы, Сасык от моря. Где-то в ней есть несколь-



Е.Мухачев *В.Дмитриев*

ко входов в спасительные и спокойные воды, но с одним рулевым веслом при непрекращающемся ветре нам туда не войти.

На наше счастье, «Ивлию» ночью не отнесло далеко от берега. После нескольких попыток удается определить местоположение и скорость хода. За выступающей из воды полоской земли — озеро Шаганы. Из расчетов видно, что около пяти утра, когда лопнули страховочные крепления рулевого весла, мы проходили озеро Бурнас, где на мысу в древности находилось поселение Кремниски. Спускаюсь в трюм и из самого сухого места под потолком, если такое можно здесь найти, достаю книгу, завернутую в целлофан. Это путеводитель и талисман — «Вестник Древней истории» за 1946 год, в котором напечатан в переводе перипл Арриана. Не доверяя своей памяти, читаю: «От Неоптолемовых до Кремниски 120 стадиев, 16 миль...» (§89). Существовавший некогда ранее, а теперь поглощенный водой, город находился на левом берегу озера Бурнас, в районе, где сегодня находится село Лебедевка. Еще одна прекрасная стоянка для античных кораблей, ныне, к сожалению, не существующая. Она, безусловно, могла бы и нас укрыть от непогоды.

Как все-таки интересно получается! Через каждые 4-5 часов плавания можно было найти пристанище в небольших поселениях на побережье, как будто их специально располагали с учетом хода античного корабля.

При отсутствии ветра наш корабль на веслах движется со скоростью 2,5 — 2,7 узла, т. е. 4,6 — 5 км/час, что составляет за дневной переход — 12 часов — 55—60 км или 29 — 32 современные мили.

В том же §89 Арриан писал: «...от Кремнисков до Антифиловых 330 стадиев, 44 мили. От Антифиловых до так называемого Голого устья Истра 300 стадиев, 40 миль. Здесь живут фракийцы и бастраны пришельцы». Антифилы — поселение на правом берегу озера Сасык — также до сих пор не локализовано. Поэтому, занося расстояния в таблицу, в графе современных измерений по карте оставляю пропуск.

Прошли вторые сутки изматывающих скачек по волнам. «Ивлия» все ближе к определенному месту отстоя и ремонта — Жабриянской бухте. Медленно продвигаясь вперед и удерживаясь на плаву, мы создали ремонтную бригаду, которой предстоит ввести в строй поломанное рулевое весло. В середине дня волне-



Вид Афонских монастырей середины XIX столетия

Одесское Пантелеймоновское подворье

ние немного уменьшается, но о весельном движении пока все равно не может быть и речи.

Прошедшие сутки убеждают в том, что опасения наших старших товарищей за рулевые весла полностью оправдались. Итак, первый урок и первый опыт. Уже сейчас с уверенностью можно сказать: древние никогда не использовали для крепления рулевых весел жесткие конструкции, но и такими упрощенными, как на сохранившихся изображениях, где просто просовывали рулевое весло в отверстие под планширем, они также не могли быть. Штормовое море показало нам: ни жесткие, ни ослабленные упрощенные конструкции не существовали. Ну что ж, будем искать свой вариант. Пожалуй, самое верное крепление, которое, кстати, упоминается в античных источниках, — это крепление кожаными ремнями и веревками. Рулевое весло должно иметь несколько степеней свободы, чтобы, амортизируя, сопротивляться воде, но с другой стороны, не должно иметь большого хода, так как им невозможно будет тогда управлять.

С середины дня такелажная команда начала кроить и вырезать кожаные ремни.

Руководят этим процессом рабочие судоверфи, принимающие участие в экспедиции, Михаил Денисов и Дмитрий Левтеров. Один из них конопатит образовавшиеся между обшивкой и кранболами щели. Сменяя друг друга, ребята откачивают воду из трюма, в скупых солнечных лучах сушат вещи, матрасы, одеяла. Осенние дни коротки, никто не знает, что принесет с собой следующая ночь, да и полученный прогноз погоды ничего хорошего не предвещает.

Со старта «Ивлия» прошла почти 100 миль, и в настоящее время справа открывается Жабриянская бухта. Она вдается на 5 миль в берег севернее дельты Килийского гирла реки Дунай. Южный берег бухты образован низменными островами Очаковского гирла, а северо-западный представляет собой низкую пересыпь, за которой лежит обширный лиман Сасык, соединяющийся с бухтой узким проливом. Берега очень низкие — они, конечно, слабая защита от ветров, но в нашем положении будет очень трудно пережить еще одну штормовую ночь и поэтому самое правильное сейчас — укрыться в бухте. Пока идет ремонт правого руля, осматриваем и левый. Его крепления представляют плачевную картину. Все держится на чудом сохранившихся трех гвоздях, которые крепят металлическую



Пантелеймоновский монастырь на Афоне

скобу, прижимающую баллер руля к кранболам. На таком весле далеко не уйти.

Начинает смеркаться, попытка движения на веслах не приводит к должным результатам, а сменивший направление ветер безжалостно несет нас в открытое море, подальше от спасительной бухты. На помощь приходят яхты сопровождения, отбуксировавшие корабль в бухту. В полной темноте становимся на якорь.

Глубины здесь небольшие — 10 — 12 метров; грунт — твердый ил, покрытый слоем песка, прочно держит якорь. Выстраиваемся по ветру в цепочку: «Ивлия» — яхты сопровождения. Совет капитанов решает: отстаиваться в бухте до тех пор, пока погода не улучшится. Будем ремонтировать рулевые весла, а затем продолжим плавание в Констанцу — в прошлом античный город Томы. К ночи стихия опять разыгралась не на шутку, и даже здесь, в бухте, нас качает очень сильно и все вокруг заполняет душераздирающий скрип якорного каната. Уставшие и замерзшие — все, кроме вахты, спят. Опущен рей, уложена мачта, с палубы убрано абсолютно все, что может увеличивать парусность.

Холодно, сыро, вода медленно, но постоянно прибывает в трюм, и просушенные днем матрасы вскоре снова становятся мокрыми... Погода в который раз испытывает нас на прочность.

Утром все тело болит так, как будто спал на гвоздях. Солнце одаривает экипаж своим теплом только к полудню. Работы ведутся на обоих веслах. Правое удается закрепить лишь к вечеру, левое же оставляем на другой день. Биологи берут пробы воды и грунта. Колдует над психоаналитическими тестами врач. Кардиограммы отобранной заранее и подвергающейся воздействию биостимуляторов группы «пациентов» нормальные. Даже в таких сложных условиях решено выполнять запланированные научные программы. Человек десять ходят в магнитных клипсах, и, на удивление, качка пока еще не сказалась на их работоспособности и настроении. Особая радость экипажа — завтрак, обед и ужин. Никто этого не скрывает. Хотя часть продуктов и испорчена соленой водой, но тушенка, картошка и крупы, талантливой рукой кулинара превращенные в суп и кашу, поднимают настроение.

Проведенный в заботах и хлопотах день заставляет забыть обо всех невзгодах. Надеемся, что плохая погода когда-нибудь сменится теплом бабьего лета и спокойным морем.



Бухта Куфо *Миниатюрная часовня*

Установка левого рулевого весла занимает следующую половину дня. Ветер стих, однако морские просторы, растревоженные его холодным дыханием, никак не хотят успокаиваться. Неспешными были плавания античных мореходов — последуем их примеру и мы, хотя в дальнейшем придется нагонять потерянное время.

На следующее утро после вынужденного отдыха «Ивлия» покинула неказистые на вид, но очень гостеприимные берега Жабриянской бухты. Наш курс — на Румынию.

Справа Голое устье Истра, сегодняшнее название которого Килийское гирло. Как отмечалось ранее, от Антифиловых до Голого устья — 300 стадиев. За ним следуют остальные устья Дуная. В разное время количество рукавов реки было разным. Во всяком случае, такие несовпадения мы встречаем у античных географов. Тимагет и Аполлоний дают цифру три; Геродот, Псевдо-Скилак, Арриан — пять; Плиний-старший — шесть; Страбон, Овидий и другие — семь.

Противоречия в этом нет. Уже было сказано, что дельта такой мощной реки, как Дунай — это не постоянно сохраняющая свою форму и размеры территория, а ежечасно изменяющаяся величина. Старые устья умирают, новые рождаются. Когда-то самым мощным было Священное, или Старостамбульское русло, а сегодня наибольшее количество воды в Черное море река изливает через Килийское устье и Прорвинский канал.

Указав расстояние до Голого устья, Арриан в дальнейшем пишет: «От так называемого Голого устья Истра 60 стадиев до второго устья, а отсюда до так называемого Прекрасного устья 40 стадиев; от Прекрасного устья до четвертого устья Истра, так называемого Нарака, 60 стадиев, отсюда до пятого устья 120, а отсюда до города Истрии — 500 стадиев» (§35).

Бесполезно сравнивать указанные расстояния с сегодняшним расположением рукавов. Как совершенно точно доказано, даже береговая линия в те далекие времена проходила намного глубже, и современные очертания устье Дуная приобрело гораздо позже благодаря огромному количеству выносимого песка и ила. Река намыла берега, отвоевав у моря новые земли. Поэтому, составляя таблицу расстояний совместно с участвующими в экспедиции молодыми геологами, базируясь на трудах их старших товарищей, мы работали параллельно и над картой, которая бы отобразила и дельты Днепра, Днестра, Дуная, и в целом береговую



Мощеные тропы Афона

линию Северо-Западного Причерноморья. Имея такую карту, нам будет проще сравнивать расстояния, указанные в древности, с нынешними.

Трехдневный переход на веслах и под парусом, а частично ночью, когда все отдыхают, — на буксире, чтобы наверстать упущенное время, завершается выходом к румынскому порту Констанца.

Портнадзор не дает возможности «Ивлии» пришвартоваться в яхт-клубе или у пассажирского причала. Нас ставят рядом с огромными сухогрузами в грузовом районе, так далеко, что до охраняемой проходной больше километра. На берег сойти не разрешают. Возле корабля стоят два пограничника с автоматами. Только через несколько часов прибывают таможенные и пограничные власти и разрешают сойти на берег. О нашем приходе было оповещено заранее, но, как считает местное начальство, корабль большого интереса у публики вызвать не может, а потому нечего нам делать у пассажирских причалов.

Констанца — город, воспетый Овидием. Старая часть города находится на возвышенности, прилегающей к порту. Эта возвышенность ни что иное, как одноименный с городом небольшой мыс. В центре расположена площадь, на которой стоит памятник великому римскому поэту Овидию и находится большой археологический музей. Томы основали греческие колонисты из Милета еще в начале VI века до н. э., и они играли важную роль в торговле между колониями и Грецией. В городе сохранилось много античных памятников, свидетельствующих о его историческом прошлом.

Греческая колонизация развивалась очень быстро. С первых веков ее существования в городе работали мастерские по изготовлению стекла, керамики и мрамора, а также выплавке металла. В результате раскопок найдены остатки печей, в которых обжигались глиняные сосуды и строительный кирпич. Город чеканил свою монету. Помимо широкого товарообмена, по морскому пути была хорошо развита торговля со Скифией и задунайскими племенами. В городе, защищенном массивными крепостными стенами, строились прекрасные жилые здания частного назначения, храмы и дворцы. Многие улицы были вымощены камнем, прокладывались акведуки и каналы. В V —IV веках до н. э., после целого ряда жарких битв и войн, город окончательно входит в состав Римской империи, сохраняя, однако, свою автономию и традиционные греческие институты.



До свидания, Афон

С тех пор Томы бурно развиваются и во II веке достигают самого высокого экономического и культурного расцвета, получив официальное название Понтийской метрополии. Недалеко от него расположился еще один античный город — Истрия, находившийся на когда-то судоходном притоке Дуная. В Истрию мы поехали всем экипажем на автобусе.

Хорошо сохранились крепостные стены некогда славного города, с которым природа сыграла злую шутку. Находясь на оживленном торговом перекрестке, Истрия быстро разбогатела, отстроилась, стала могущественным и влиятельным центром в торговом мире. Но постепенно приток реки обмелел. Сперва большие, а затем и маленькие корабли не смогли подходить к его стенам. Расцвет сменился упадком, превратив, наконец, Истрию в мертвый город на берегу обмелевшего озера. Сегодня тысячи туристов изо дня в день приезжают сюда, чтобы посмотреть на его останки.

Истрия, как и Томы, была основана в конце VII — начале VI века до н. э. выходцами из Милета, и, как считают румынские ученые, до начала существования постоянного поселения здесь была временная фактория, наладившая устойчивые связи с местными племенами и уже после этого принявшая большую волну переселенцев. Наивысшего расцвета город достиг в V в. до н. э. Здесь работали различные ремесленные мастерские, чеканилась собственная монета. Истрия оказывала непосредственное влияние на всю черноморскую торговлю. Арриан и Страбон указывали: от Священного устья Истра до города Истра расстояние в 500 стадиев, а от Истра до Томы Страбон указал 250 стадиев, а Арриан — 300. Интересный узел.

Сидя на баке, уже вечером, после экскурсии в Истрию, я продолжаю вносить расстояния, сверенные с картой, в таблицу, которая все больше пестрит знаками вопросов, на которые пока нет ответов. Так, от Истрии до Констанцы морем сегодня 67 км, что при 250 стадиях Страбона составит длину одного стадия — 268 метров, и при 300 стадиях Арриана — 223,3 м. Вот и ломай над этим голову.

Но ежедневные насущные проблемы часто отрывают меня от работы над таблицей и картой, что, пожалуй, и к лучшему.

Несколько дней отдыха в Констанце экипаж потратил на ремонт. В мастерских порта были изготовлены новые опорные башмаки под рулевые весла и про-



В бухте городка Уранополис

изведено их крепление. Наконец-то удалось полностью просушить одежду, спальные принадлежности, продукты.

Следующим портом, в который должен был прийти корабль, была Мангалия. Первые 10 дней экспедиции, помимо опыта, приобретенного в креплении рулевых весел, подсказали еще два необходимых изменения в конструкции корабля.

Во-первых, чрево судна — трюм. Он представляет собой длинную двадцатиметровую галерею, имеющую два выхода: в начале, т. е. в носу, и в конце — в корме. В носу расположен камбуз, а в корме — штурманская. При наличии двух люков и единого полностью совмещенного помещения через камбуз и штурманскую постоянно кто-то проходит, что не дает возможности работать ни поварам, ни штурману, ни радисту. Все это было бы еще не так плохо, если бы при аварийной ситуации в галерее могли бы одновременно двигаться все. Но ширина ее всего 60 см, и даже после десятка тренировок экипажу не удавалось покинуть трюм быстрее, чем за три минуты. Поэтому необходимо было сделать еще два люка и отделить спальное помещение от камбуза и штурманской.

И второе. Очень тяжело давалась работа с одиннадцатиметровой реей. В те минуты, когда необходимо было опустить ее вместе с парусом, по три гребца каждого борта вынуждены были прекращать работу. Ибо, чтобы уложить рею на переходном мостике, ее необходимо было проносить под вантами, выдвигая как еще один таран перед кораблем, и, развернув, укладывать. Когда производились эти операции, гребцам приходилось оставлять свои места из-за боязни пострадать от тяжелой реи. Сам по себе напрашивался вывод: возле мачты необходима небольшая площадка, на которую можно было бы опускать рею и которая в то же время защитила бы и обезопасила сидящих на веслах.

Шторм убедил нас и еще в одном: по бортам корабля и по переходному мостику недостаточно ограждений, за которые во время сильной качки можно было бы держаться. В море мы вышли из данной ситуации, навесив дополнительно большое количество веревок. На земле же было решено изготовить деревянные леерные ограждения.

За время стоянки в Констанце нам удалось справиться только с рулевыми веслами, так как из-за отсутствия необходимого инструмента работы велись очень медленно. И вот утром «Ивлия» покинула причал румынского порта, по-види-



Закат в бухте Уранополиса

мому, самого большого на Черном море и одного из самых больших в Европе.

Наконец-то установилась теплая погода. Подгоняемая легким ветром, «Ивлия» за световой день прошла 23 мили и вечером отшвартовалась в Мангалии. Во время выхода из Констанцы мы получили еще один полезный урок: при сильном порыве ветра корабль бросило на стоящий у причала сухогруз и, чтобы резко изменить направление движения и уйти от столкновения, была дана команда одному из «бортов» пересесть за весла наоборот.

Теперь правый «борт» греб, а левый табанил, но не так, как это принято обычно, отталкивая весло от себя, а так, как это делается при гребле. Создавшийся при встречном движении момент сил заставил в считанные мгновения корабль повиноваться. Он развернулся против ветра, и пересевшие назад гребцы смогли очень быстро увести его от опасности.

В данной ситуации был приобретен неоценимый опыт в управлении судном при резких порывах и изменении направления ветра. Мы постоянно должны были следовать очень важному правилу: такой корабль, как наш, никогда не должен находиться бортом к волне. Все усилия морской стихии он должен встречать либо носом, либо кормой, а при попадании в невыгодное положение должен быть незамедлительно из него выведен. Испытанный в Констанцском порту прием, получивший название «оборот», как раз и научил нас быстро выводить корабль из-под ударов волн в борт.

В Мангалии румынские пограничники и таможня встретили нас еще менее приветливо, так как здесь находится военно-морская база. «Ивлию» поэтому поставили в таком неудобном месте, что добраться в город было возможно только на катере. Ни в Констанце, ни в Мангалии прессу, радио и телевидение на борт не пустили, да и нам разрешали выходить и входить только при наличии паспорта, предъявленного в открытом виде.

Несколько дней стоянки в порту были посвящены работам по изготовлению люков и переоборудованию штурманской и камбуза. После такой сложной подготовки экспедиции, строительства корабля, ожидания старта, первых тяжелых штормовых ночей нам всем так хотелось теплоты и отдыха.

Без всякого сожаления уходим в Болгарию, и первым портом нашего пребывания будет прекрасная Варна, так похожая на Одессу, на месте которой в антич-



На стоянке есть время поучиться играть на гитаре и написать письмо домой. М.Бахтияров и Е.Поддубный

ные времена находился греческий город Одесс. Благодаря ему и получил свое имя наш город.

Между Калатисом и Одессом в античное время находились гавань Карийцев, Тетрисиада, Бизона, Дионисполь. Арриан писал: «Отсюда (город Калатис. — **Прим. авт.**) до гавани Карийцев 180 стадиев; отсюда до безлюдной местности Бизоны 60 стадиев. От Бизоны до Диониснполя 80 стадиев; отсюда до Одесса — 200; здесь есть корабельная стоянка».

Медленно, день за днем корабль продвигается вдоль берега, оставляя за кормой греческие поселения. Гавань Карийцев находилась у современного мыса Шабла, Тетрисиада — у мыса Калиакра, город Бизона — на месте современной Каварны, Дионисполь был там, где сегодня раскинулся известный во всем мире курорт Балчик. На третий день плавания в лучах восходящего солнца открылся прекрасный вид на варненскую бухту. Корабль прошел 60 миль.

За время пути в Варну еще несколько раз переделывали крепления рулевых весел. Мелкие ремонты следовали один за другим. От нашего радиста мы получали интересные сведения о том, что сообщала пресса о нашем походе. Так, одна газета умудрилась написать, что члены экспедиции, стерев руки до крови, возвращаются в Одессу, не дойдя и до Варны. А по телевидению было заявлено, что «Ивлия» все еще не стартовала. Но как бы там ни было со средствами массовой информации, а чудесным солнечным днем наше судно отшвартовалось в яхт-клубе Варны.

Впервые с начала экспедиции экипаж и корабль попали под пристальное внимание газет, радио и телевидения. Десятки людей с утра до вечера на борту. Знакомства, интервью... Сложно сразу привыкнуть к роли знаменитости, и ребята подчас тушуются. Но популярность можно пережить, главное, что все здоровы и находятся в прекрасном настроении. Здесь, в Варне, мы должны решить для себя основной вопрос: продолжим ли мы экспедицию в Турцию или будем считать, что первый ее этап завершен. Капитаны яхт сопровождения советуют остановиться. Их мотивация: «Выполнен большой объем работ. Корабль продемонстрировал хорошие мореходные качества. Все здоровы. Как нам кажется, цели и задачи, поставленные в этом году, выполнены. Следующим летом продолжите экспедицию из Варны в летний период. Не забывайте, что установившаяся сейчас



На родине «Арго» в городе Воло (Иолк).

в Черном море теплая погода очень обманчива. К тому же доброе отношение властей позволит оставить корабль под хорошим надзором».

Однако Михаил, Павел и я считаем иначе: «Мы так долго шли к тому, чтобы совершить это плавание. Экипаж только сейчас почувствовал себя хозяином корабля. Как же мы можем отказываться от продолжения экспедиции? К тому же и погода установилась, и команда в хорошей физической и психологической форме. Давайте спросим у врачей, что они думают». К всеобщей радости, они нас поддерживают.

Конечно, из-за позднего старта пройти весь намеченный маршрут не удастся, но достичь вечного города Константина (нынешний Стамбул) мы обязаны.

...Впереди Несебыр, Бургас, Созопол, Ахтопол. На месте этих современных городов были древнегреческие поселения. Смотрю на них и будто вновь перелистываю страницы древних периплов, только теперь с фотографиями и слайдами.

Во время одного из переходов я находился на яхте сопровождения и, как ни странно, именно отсюда впервые увидел «Ивлию» в море со стороны. Как она прекрасна! Огромные голубые глаза, четко очерченный корпус с изгибающимся петушиным хвостом на корме и завитыми ракушками на носу. Когда судно поднимается на волне, из воды выныривает голова кабана. «Ивлия» плывет легко, будто парит над водой. Волны омывают ее глаза, и они как бы наполняются слезами, срывающимися с ресниц в момент взлета. Смотришь и думаешь: плачет наша «Ивлия», как ребенок, которому больно. А впрочем, есть от чего заплакать. Тяжелая доля выпала ей с самого рождения. Судно испытытало холод и шторма в осеннем море, больно ему было и от ударов волн, и от мощных порывов ветра, и от наших ошибок. Сколько трудностей выпало на его долю, сколько еще выпадет?

Вскоре нас ожидает граница между Болгарией и Турцией. Не секрет, что отношения этих стран сложные и нужно быть готовыми к любым сюрпризам.

Прокладывая маршрут, мы надеялись взять воду и отдохнуть в болгарском городе Мичурин, однако из-за неспокойной ситуации на границе вход в него нам не разрешили. Факт неприятный, но ничего не поделаешь. Наученные опытом общения с румынскими пограничниками, мы не протестуем, а идем дальше.

До берега не больше мили, хорошо просматриваются пограничные вышки, контрольно-следовая полоса... В соответствии с периплом мы прошли «от Одесса



Памятник аргонавтам в городе Воло

до подгорий Гема, простирающихся до Гонта на 300 стадиев: здесь есть корабельная стоянка. От Гема до города Мессембрии 80 стадиев, есть корабельная стоянка. От Мессембрии до города Анхиала 70 стадиев; а от Анхиала до Аполлонии — 180... От Аполлонии до Херсонеса 60 стадиев; тут корабельная стоянка. От Херсонеса до Авлеевой стены 250 стадиев, а отсюда до берега Тиниады —120».

В районе границы между Турцией и Румынией и находилась упомянутая Авлеева стена. Экспедиция прошла от Варны до границы около 82 миль, посетив Мессембрию, современный Несебр, Аполлонию, Созопол. Анхиал находится на месте нынешнего городка Поморие-Гем, расположенного на мысе Эмине.

Продолжая составлять таблицу, я столкнулся с загадкой в измерении расстояний между Анхиалом и Аполлонией, где величина одного стадия составила всего 111 метров. Этот экстремум, как и другие, подлежал внимательному последующему изучению...

Итак, граница. Как примут-то нас турецкие власти?

Навстречу выходит пограничный катер. С его борта опускают моторную лодку, и уже через несколько минут офицер и два солдата поднимаются на «Ивлию». Офицер прекрасно владеет английским и с большим интересом расспрашивает об экспедиции. Осмотрев корабль, он, как показалось, с некоторой неохотой покидает его. На прощание пограничники заверяют, что корабль вызовет в Стамбуле огромный интерес и проблем у нас в их стране не будет. Офицер обещает сообщить о нашем продвижении в Стамбул в обслуживающую русские суда фирму «Трансбосфор», чтобы та, в свою очередь, оказала помощь со стоянкой и материально-техническим обеспечением. Вежливость и даже какая-то изысканность чувствуются в поведении этого человека.

Приятная, хотя и неожиданная встреча. Катер удаляется. Моряки, прощаясь с нами, машут руками.

«Ивлия» продолжает плавание. Солнышко пригревает. За последние дни вода прогрелась до 17° С. На веслах уже жарко, и после смены многие обливаются теплой морской водой. В середине дня при полном штиле мы в первый раз за время экспедиции купаемся в море. Для этого навешиваются по бортам веревки, за которые в целях безопасности нужно держаться. Корабль в открытом море, и впечатление, будто он стоит на месте, обманчиво. Понимаешь это, оказавшись в



Экспедиция продолжается

воде. Вынырнув, замечаешь, что находишься на приличном расстоянии от судна и преодолеть его вплавь не так-то просто.

Как красиво под водой! Преломленные солнечные лучи еще больше закругляют днище и кажется, что рядом плывет огромная рыба. Подобное ощущение усиливается из-за теней, отбрасываемых опущенными в воду веслами. И впрямь —большущая рыба с плавниками. Днище довольно сильно заросло водорослями, и под напором воды они извиваются вдоль корпуса как змеи.

Мы идем все дальше и дальше. Берега пустынны. Упомянутая у Арриана Тиниада находилась в современной очень удобной бухте Игнеада, в которой, став на якорь, мы ночуем. Сердца наши и тела в прямом и переносном смысле начинают оттаивать.

Нам предстоит еще довольно долгий путь по Арриану — в 1010 стадиев: «От Тиниады до Салмидеса 200... От Салмидеса до Фригии 330 стадиев, а отсюда до Кианей —200». Это те самые Кианеи, о которых поэты говорят, что некогда они были блуждающими и будто первым между ними прошел корабль «Арго» под предводительством Ясона. «От Кианей до святилища Зевса Урия, где устье Понта, 40 стадиев. Отсюда 40 стадиев до гавани так называемой Неистовой Дафны, а от Дафны до Византия — 80». (§36 — 37). По карте все это расстояние составляет приблизительно 81 милю. Салмидес находился в бухте Кыйикей, Фригия — в районе входа в устье Ложного Босфора. Кианеи и само святилище Зевса Урия в наше время уже не существуют.

Мы продолжаем путешествие по истории, приближаясь к конечной точке своего первого похода. Подгоняемая ветром, «Ивлия» идет все быстрее и быстрее...



Развалины Кносского дворца на острове Крит



Глава 5.

Босфор, мысли вслух

Все ближе конец нашего плавания. Погода, похоже, смилостивилась и дарит нам один теплый день за другим. Черное море, чем дальше экспедиция уходит на юг, становится к нам добрее. Как-то незаметно забываются все предыдущие трудности. Для маленького суденышка, коим является «Ивлия», черноморские просторы поистине бескрайни, хотя само море по своим размерам не очень велико. Современные лоции указывают, что береговая линия Черного моря тянется на 4090 км и его площадь составляет 420325 кв. км.

Море Гостеприимное, как называли его древние греки, не всегда было морем в полном смысле этого слова. Ученые считают, что примерно 22 тысячи лет назад его уровень понизился на 90 метров и связь со Средиземным морем прервалась. Пролив Босфор, глубина которого сегодня 50 метров, превратился тогда в глубокое ущелье. Примерно 10 тысяч лет назад уровень моря начал подниматься, и со временем по дну глубокого ущелья побежал ручеек, соединивший Черное и Мраморное моря. Так образовался пролив, который мы знаем.

В Босфоре существуют два течения — поверхностное и глубинное. Поверхностное направлено из Черного моря в Мраморное, глубинное идет навстречу. В некоторых местах скорость поверхностного течения достигает 4 узлов, возможны водовороты. Конечно, для современных лайнеров это не препятствие, но «Ивлия» в подобные условия еще не попадала. Так что от рулевых потребуется все умение, чтобы справиться с нарастающей скоростью. А плыть нам необходимо в самой близи от берега, ибо центральная часть занята большими кораблями.

Ночью, ориентируясь на стоящие у входа в пролив суда, мы становимся на якорь.

Утро выдалось прохладным. Хотя туман закрывает пролив, видимость вокруг быстро улучшается. Рядом проглядываются контуры больших судов. Как и мы, они ждут разрешения начать движение. Даже сегодня, имея прекрасное навигационное оборудование, не каждый капитан решится пройти Босфор без лоцмана, к тому же в тумане.

Завтрак проходит в напряжении. После него последняя тренировка и отбор гребцов, которым будет доверена работа на этом сложном переходе.

10 часов утра. Туман рассеялся. К проливу ринулись наперегонки металлические громады сухогрузов и контейнеровозов. За ними медленно начинаем двигаться и мы. Мерные удары весел, на корабле необычная тишина. Вот он, вход — для нас такой же страшный и неизвестный, как и для мореплавателей многие тысячи лет назад. Как поведет себя корабль, попав в мощное течение, которое понесет его из Черного в Мраморное море? Сможем ли мы удержаться в проливе без посторонней помощи? Не вынесет ли нас на камни, как случалось с сотнями кораблей много веков назад?

Две скалы, расположенные в устье, называли Симплегады — «движущиеся», или Кианеи — «черные, мрачные». В представлении древних они обладали способностью двигаться навстречу друг другу и, сталкиваясь, губить корабли и людей. Великий Гомер в «Одиссее» посвятил этим скалам следующие строки:

«Там с одной стороны нависшие скалы, а об них с шумом разбиваются огромные волны синеокой Амфитриты. Планктами зовут их блаженные боги...

Здесь никогда не пробегало ни одно человеческое судно, какое бы ни приходило, но морские волны и бушующее губительное пламя вместе уносят доски судов и трупы мужей.

Только и проплыл тот мореходный корабль, всем известный «Арго»: и его тут скоро кинуло бы на огромные скалы, но Гера провела его, ибо люб ей был Ясон».

Все это мифы, конечно, и не скалы двигались навстречу друг другу, а бушующие волны бросали корабли на них. Неукротимый нрав осеннего моря и каким неуправляемым становится в такие минуты весельное суденышко мы хорошо испытали на себе. К большому сожалению, не удалось экспедиции последовать мудрым советам греческого поэта Гесиода, не одобрявшего смельчаков, пускавшихся в плавание ранней весной или осенью, и оставившего потомкам такие стихи:



На развалинах Кносского дворца

Вот пятьдесят уже минуло дней после солнцеворота,
И наступает конец многотрудному знойному лету.
Самое здесь-то и время для плавания: ни корабля ты
Не разобьешь, ни людей не поглотит пучина морская...
Море тогда безопаснее, а воздух прозрачен и ясен.
Ветру доверив без страха теперь свой корабль быстроходный,
В море спускай и товаром его нагружай всевозможным.
Но воротиться обратно старайся как можно скорее:
Не дожидайся вина молодого и ливней осенних,
И наступленья зимы...

(Перевод В.В. Латышева)

Как прав был поэт! Ливней и штормов выпало на долю «Ивлии» предостаточно. Но как бы там ни было, хвала аргонавтам и их покровительнице Гере, укротившим движущиеся скалы, а точнее, своим мастерством и мужеством справившимся с бушующей стихией. Они преодолели Симплегады и открыли дорогу другим.

Аргонавты — это не только Ясон и его друзья, но, наверное, все первопроходцы во все времена у всех народов. Смотрю на наших ребят и ловлю себя на мысли, что они тоже аргонавты и сегодня морская стихия благоволит к ним.

День ясный, вода в проливе спокойная, только течение, несущее нас, заметно усиливается. В солнечных лучах во всем величии вырисовываются развалины средневековых крепостей Румели-Хиссары на европейской стороне и Анадолу-Хиссары на азиатской.

Босфор... Что ни скала — то миф, что ни развалины — то легенда. Именно здесь, между двумя крепостями, в самом узком месте был построен мост для войск Дария, двинувшегося из Азии покорять скифские племена. Грандиозное по тем временам сооружение, соединившее два берега. Скорость течения в этом месте достигает 2 узлов, и мост построили наплавной. Точных его описаний нет. Есть описание подобного сооружения, построенного по приказу сына Дария Ксеркса в проливе Дарданеллы у города Абигога, где ширина пролива примерно в два раза больше, а течение слабее.

Восторженный крик на носу корабля прерывает мои мысли. Как в сказке,



Залы Кносского дворца в соответствии с реконструкцией Э.Эванса

выплывает громада пассажирского лайнера. Мираж, фантастика? Нет, через Босфор движется «Принцесс Ройял». Кажется, что судно закрыло весь пролив и идет прямо на нас. Греки сравнили бы увиденное с появлением какого-то нового божества. «Принцесс Ройял» — это божество XX века, его невозможно сравнить ни с чем ранее виденным. Расходимся. Мощный гудок корабля будущего и восторженные крики экипажа корабля прошлого служат взаимным приветствием.

К середине дня движение в проливе увеличивается. Суда под разными флагами идут одно за другим. Нам приходится прижиматься еще ближе к берегу, что, как я уже говорил, небезопасно. С течением вроде бы освоились хорошо. Ненадолго устанавливаем парус, и тут же скорость возрастает до 5 узлов. Чувствуем, что корабль может вынести на берег. Рисковать нельзя. Убираем парус, и вовремя: мы уже сильно отклонились от курса и теперь придется много грести.

На берегу люди. Отчетливо видны их лица. Восторг. Недоумение. Что-то кричат, машут руками. Появляются маленькие катера, лодочки, яхты. Они то отстают, то догоняют нас, выстраиваясь в почетный эскорт. Смех. Приветствия: «Руссо! Руссо!».

Слышна жизнь расположенного рядом огромного города: шум машин, проезжающих по набережной, музыка, крики уличных торговцев, урчание катеров, следующих по проливу. А у нас тишина. Летим, как на крыльях. Берег совсем рядом. Впереди буруны, под которыми прячутся опасные камни. Двести, сто, пятьдесят метров... Вынесет или нет? Во всю силу работают гребцы. Пот катит по спинам. Ювелирная работа кормчих. Все — Арнавуткей пройден! Впереди — Стамбул.

Ход замедляется. Начинает действовать противотечение, идущее от порта Галата до селения Румели - Хассары. Можно считать, что основные опасности позади.

Мечети, дворцы, пристани. Тысячи людей машут на набережных. Город-история: Византий — Константинополь — Стамбул. Древнегреческое поселение, возникшее еще в I половине VII в. до н.э. и многомиллионный гигант в наши дни.

Приступая к овладению берегами Черного моря, греки потратили почти полтора столетия на освоение берегов Эгейского и Мраморного морей. Жители горо-



Изображение гимнаста на быке. Фреска из Кносского дворца

да Северного Пелопоннеса — Мегары совершили решающий шаг, основав у южного входа в Босфор сначала на азиатском берегу колонию Халкедон, а затем на европейском берегу — Византий. Город расположился на двух холмах между Мраморным морем и бухтой Золотой Рог и просуществовал до II в. н. э., имея огромное значение благодаря транзитной торговле зерном и рыбой. На месте Византия и был основан Константинополь, который после захвата турками получил название Стамбул, или Истанбул. Не верится, что по истечении стольких лет, после войн, нашествий, культов хоть что-то сохранилось от древнего Византия.

Мы приближаемся к бухте Золотой Рог, воскрешая пути древних мореходов.

Неожиданно справа появляется небольшой катер. На нем несколько человек. Все вооружены фотоаппаратурой. Катер стремительно сближается с нами, обходит, опять сближается. В сотый раз за сегодняшний день сжимается сердце — еще мгновение и будут поломаны весла.

К концу нервы у всех на пределе, поэтому назойливых журналистов отгоняем, уже не выбирая слов. Хорошо, что улыбающиеся, довольные снимками турки не понимают их смысла.

Запрашиваем стоянку в порту Галата. Турецкие власти предлагают стать на якорь и ждать. Становимся прямо напротив пассажирского вокзала, рядом с которым раскинулся прекрасный дворец шахов. Все устали. Стихают оживленные разговоры.

Теплое осеннее солнце. День выдался прекрасный. Неизвестно, что принесет с собой вечер. Мы уже почти два часа стоим на якоре. Наконец-то разрешают отшвартоваться у маленького причала. Нас никто не встречает. Рядом лишь один полицейский, во взгляде которого любопытство и интерес. На наши вопросы, как найти офис компании «Трансбосфор», только пожимает плечами, показывая в сторону выхода из порта.

Вскоре на набережной находим обслуживающую нас фирму. Здесь узнаем, что наш путь на сегодня еще не закончен. Место для стоянки «Ивлии», оказывается, приготовлено в районе Бакеркей, где находится международный яхт-клуб «Аттакей Марина». Улыбаясь, агент рисует предстоящий маршрут от бухты Золотой Рог в Мраморное море. От того места, где мы стоим, до яхт-клуба еще 8—9 миль.



Скульптурное изображение Горгоны

Для нас это не один час пути, а над Босфором уже догорают последние солнечные лучи. Не знаю, как плавали греки в ночное время, но, наверное, им было легче, чем нам. Симплегадами для нас стали корабли, ночью движущиеся через Босфор. Держимся ближе к берегу. Но и тут опасность. С огромной скоростью поперек и вдоль пролива снуют норвежской постройки катера, развивающие скорость свыше 30 узлов. Поскорее бы выйти в Мраморное море и отклониться от основного караванного пути. Огибаем холмы, на которых когда-то впервые раскинулся Византий. Сейчас их окаймляют остатки башен и крепостных стен города Константинополя. Стены и башни очень красиво освещены. Город, основанный императором Константином в 326 году на месте разрушенного Византия, до сих пор напоминает своими оборонительными сооружениями о былом величии и могуществе. С моря эти огромные стены, вырастающие из воды, неприступны, как и в прошлом.

Медленно приближаемся к цели. За стоящими на рейде небольшими кораблями открывается освещенный вход в яхт-клуб. Швартуемся. Все позади. Теперь спать. И пусть каждому приснится что-то очень хорошее.

Последний раз так крепко я спал больше года назад на острове Ахилла, когда после памятного вечера у костра и родилась идея строительства копии античного корабля. Не понимая еще, чего от меня хотят, пытаюсь продлить блаженство, перевернувшись на другой бок. Однако кто-то настойчиво повторяет: «Игорь, вставай! Дирекция яхт-клуба ждет. Игорь, вставай!».

Наконец начинаю понимать, что происходит, и спускаюсь с полки, которую с большой натяжкой можно назвать кроватью, так как высота от нее до потолка чуть более 40 сантиметров. Но такой вариант, придуманный нами уже в ходе экспедиции, позволил разместить в штурманской шесть человек.

На берегу стоит человек в тщательно подогнанной форме. При моем появлении в его глазах возникает изумление. Позже подобное чувство испытал и я, когда в беломраморном, пахнущем ландышем, туалете посмотрел на себя в зеркало. А сейчас, с трудом поверив, что я и есть руководитель экспедиции, а голова, вынырнувшая из люка, принадлежит капитану, он передает приглашение прибыть в офис для встречи с руководством яхт-клуба.

На берегу я все же сознаю, что в том месте, куда мы прибыли, таких устав-



Кальдера кратера о.Фера *Раскопки поселения*

ших, заросших бродяг еще не видывали. Мыло, бритва, ножницы и свежая, сохранившаяся еще из Одессы, одежда делают свое дело.

Теперь хоть на людей стали похожи. И затянув потуже ремни, хотя ни я, ни мой друг Павел никогда к категории худых не относились, направляемся в офис.

Небольшое двухэтажное здание построено из каких-то совершенно незнакомых строительных материалов и начинено компьютерами, телексами, факсами, радиостанциями... Среди этого богатства технических средств плавно и изящно движутся улыбающиеся девушки. Одна из них провожает нас в кабинет к начальнику гавани Ялчину Гюндею.

Янычар, ей-Богу, янычар сидит за небольшим столом. Когда он встает, чтобы поздороваться, моя голова оказывается на уровне его пояса. Огромные ручищи ловко, как мячик, перебрасывают портативную рацию, по которой он заказывает чай и печенье.

— Вот кого бы за весло, — не выдерживает Павел.

Он совершенно прав. Перед нами бывший офицер Военно-морского флота, человек очень приятный и радушный. Любимые слова, произносимые на всех языках мира, — "никаких проблем"; любимый напиток — русская водка; любимый отдых — работа. Быстро улаживаем необходимые формальности. Яхт-клуб готов принять «Ивлию» на зимовку. Охрана не нужна.

В каком-то опьяненном состоянии выходим на улицу. Вокруг чистота, порядок, все в цвету. У причалов стоят сотни яхт со всего света. Никого праздношатающегося, и только то там, то здесь мелькают люди в униформе с совками, тряпками, тележками и, казалось бы, на абсолютно чистом месте что-то метут, подчищают. Удивительно, но все сотрудники яхт-клуба, с кем по разным вопросам приходилось сталкиваться, поражают своей работоспособностью и неустанным вниманием ко всему, что здесь происходит. Иногда допоздна засиживаясь на работе, встречая и провожая из порта яхты, они неизменно к семи часам утра приходят на службу. Причем без суббот и воскресений.

Однако удивление наше быстро проходит после того, как мы узнаем, что на место каждого работника яхт-клуба претендуют двое безработных. Если прибавить ко всему приличное жалованье, то становится понятным, почему пирсы здесь моют вручную небольшой щеткой, пенящимся и издающим запах ландыша сред-



Акротири на о.Фера

ством, почему небольшие кнехты горят на солнце, а за какой-то час на еще недавно пустой клумбе уложены необыкновенные по своей красоте камни и из них, извиваясь, как змеи, ползут лианы. Здесь не найти, как ни будешь стараться, ни одной брошенной спички, коробки, бумажки, банки, а время от времени из-под корпусов яхт выныривают, изящно изгибаясь, огромные, до полуметра длиной пеламиды, чтобы опять исчезнуть в чистой воде. И это там, где на площади в полторы тысячи квадратных метров находятся три сотни яхт, катеров и лодок!

Только пожив здесь, начинаешь понимать, как за каких-нибудь два года можно создать один из лучших в Европе яхт-клубов — яхт-клуб пяти якорей.

Проходит несколько дней. Основная задача, стоящая перед нами, — отправка экипажа домой. Пока нам приходится ждать, так как ближайшее судно, идущее на Родину и имеющее возможность в соответствии с международными правилами безопасности мореплавания взять нас на борт, только на подходе к Стамбулу. Впереди у него еще разгрузка.

Стамбул — совершенно необычный город. Сколько раз бывал в нем, постоянно удивляюсь многообразию и органическому сочетанию восточного и европейского, античного, средневекового и современного.

Величественная Аль-София и остатки оборонительных стен, защищавших город Константина, крепость Румели-Хиссары и подземное водохранилище, снабжавшее многие века город питьевой водой, тихие извилистые улочки старой части Стамбула и гудящий Гранд-базар, суперсовременные мосты через Босфор, соединяющие Европу и Азию, и маленькие уютные чайные.

Не хочу кощунствовать, но мне Стамбул показался городом-космополитом со всеми его радостями и горестями, удачами и разочарованиями, верой в Магомета, Христа, Будду и всеобщим неверием ни во что.

В эти же дни состоялось еще одно интересное знакомство. Из командировки вернулся заместитель генерального менеджера всего комплекса, куда, помимо гавани, входят гостиницы, игровой и культурно-развлекательный центр, господин Омер Калакалар. С ним нас познакомил Ялчин Гюндей, добавив при этом, что с Омером они коллеги не только по совместной сегодняшней работе, но и в прошлом. Наш новый знакомый, как и он сам, отставной военный.

Господин Омер Калакалар занялся яхтенным бизнесом после выхода на пен-



Впереди мыс Сунион

сию. Чтобы подчеркнуть свое отношение к морю, он попросил нас ни в коем случае не обращаться к нему «господин» или «мистер», а говорить просто — «капитан Омер».

К титулу «капитан» можно было бы добавить — неутомимый. Нет, совершенно непонятно, когда эти люди отдыхают, а вот в чем я убедился, так это в том, что так просто, как сейчас у нас, деньги в этой стране не заработаешь. Труд — тяжелый, ежедневный, как у рабочего, так и у директора — вот залог успеха и процветания.

Капитан Омер оказал нам неоценимую помощь в консервации корабля, предоставив необходимые инструменты, краску, олифу. Он же нашел фирму, которая изготовила специальный герметический тент для «Ивлии». На борту мы оставляем большое количество продуктов, навигационные приборы, карты и многое другое.

Вместе с Омером Калакаларом мы побывали у генерального менеджера яхт-клуба Ялмаза Дагжи, который в ходе беседы на наши опасения по поводу сохранности судна ответил: «Хороший яхт-клуб должен быть похож на сейф. Заметим, хороший». И улыбнулся.

После этого все наши сомнения рассеялись. Дальнейшее знакомство с яхт-клубом только укрепило нашу веру в то, что все будет нормально. Мы видели, что все без исключения яхты и катера стоят открытыми, на пирсах и берегу можно смело оставить все, что угодно, так как в точно установленных местах, держа постоянно в поле зрения друг друга, днем и ночью дежурят «вооруженные» коротковолновыми радиостанциями, да и не только ими, охранники. От их внимания не ускользнет ничего. Ненавязчиво, но цепко осматривают они каждого подходящего к яхтам.

Запомнился случай, когда группа членов экспедиции пошла на пляж, находившийся на территории яхт-клуба, через запасный выход, используемый лишь в служебных целях. Тут же ребята были остановлены дежурившим здесь сотрудником. Запросив старшего, он объяснил, что пляж временно закрыт из-за проводимых в его акватории очистных работ, и он сможет пропустить их туда, только если они дадут обещание не купаться. Каково же было всеобщее удивление, когда, выйдя к пляжу, ребята увидели подходящий к берегу служебный катер. Метрах в



«Ивлия» подходит к порту Афин — городу Пирею

Развалины Парфенона

ста от него он остановился и покачивался на волнах все время, пока группа находилась на пляже. Ушел катер лишь тогда, когда ребята возвратились на «Ивлию».

Принцип прост: никому ничего не запрещают, но страховать будут неусыпно и неустанно. Вы гость, а значит, за вас и ваше имущество несут ответственность. Но ответственность не запретом, что проще, а всемерной помощью и заботой, что гораздо сложнее.

Глупо было бы скрывать, что яхт-клуб и люди, работающие в нем, просто очаровали нас. Здесь все продумано до мелочей и делается только во благо посетителя.

Как-то совершенно незаметно пробежали дни, прожитые в Стамбуле. Наступил момент прощания. Грациозно покачиваясь на волнах, остается в одиночестве «Ивлия». В водяном отражении видны ее огромные глаза, как бы затуманенные набежавшей слезой. Последние вещи вынесены на пирс. Десятки рук гладят планшир и борт корабля. Прощай, наш дом. Нет, не прощай, а скорее — до свидания. Через полгода мы вернемся, чтобы продолжить плавание к берегам славной Эллады...

В руках у меня составленная в плавании таблица пройденных расстояний (см. Приложение. Табл. 1). Еще в Стамбуле мне хотелось начать работать над ней, но постоянные встречи, переговоры, выходы в море с журналистами, приемы турецких гостей, посещение десятка организаций и, в конечном итоге, консервация корабля не позволили это сделать. Сейчас, когда весь экипаж находится на корабле, следующем домой, можно взяться за дело.

В разных колонках таблицы древние названия поселений; современные названия географических пунктов, на месте которых они находились; расстояния в стадиях, данные в «Географии» Страбона, периплах Арриана и сопоставленные с современными расстояниями в километрах. Последняя колонка подытоживает соответствие расстояний, измеренных в древности и современных. Благодаря ей мы реально можем увидеть колебания величины стадия в зависимости от точности измерений.

Среднюю величину стадия Арриана определяют совершенно разными значениями — это и 157,7 м, и 178 м, и 185 м, и даже 200 метров. В последнее время получена новая цифра — 197 метров. На мой взгляд, усреднение стадия древних



Афины — сердце античной цивилизации

авторов и приведение его к точной цифре — дело бесперспективное хотя бы потому, что в их время не было точной системы расчета расстояний и ошибка заключалась в самих измерениях. Ко всему, тот же Страбон в разных случаях использует разные величины стадия: и 157 м, и 185 м. Это неизбежно, ведь его труд, впрочем, как и труд Арриана, компилятивен. В них собраны данные из противоречивых источников, а сами авторы измерять все расстояния, пройдя по сотням озер, рек, морям и даже океанам, не могли. Даже тогда, когда сам автор устанавливал, что измерения сделаны условно стадием равным 178 метрам, при сегодняшнем пересчете можно получить величину стадия на определенных участках и 150 метров, и 190 метров.

Пожалуй, самым верным является метод, при котором стадий находится в определенных величинах «от» и «до». Считать же стопроцентно неверными проведенные древними измерения следует только тогда, когда величина стадия выходит за границы обусловленных пределов. Условимся, что со всеми допущениями и ошибками в измерениях древних авторов стадий не должен выходить за границы 145 — 185 метров. Посмотрите внимательно на таблицу, из которой видно, что экстремальные величины появились в пунктах под №7, 8, 9, 10, 19, 29 (см. Приложение. Табл. 2). Повторим их еще раз.

Между гаванями Истриан и Иссиаков даны два разных расстояния: 90 и 50 стадиев. Следует прислушаться к Михаилу Агбунову, объяснившему в книге «Загадки Понта Эвксинского» это разночтение так: «...Современные ученые напрасно обвиняли древних авторов. Никакой ошибки здесь нет, хотя в источниках и указано разное расстояние. Такое парадоксальное, на первый взгляд, утверждение объясняется довольно просто. Взглянем на карту Одесского залива. У его восточной оконечности в Лузановке находилась гавань Истриан. От нее к гавани Иссиаков можно плыть двумя путями: напрямик через залив и вдоль берега. Второй маршрут, разумеется, длиннее первого».

Повторим измерения. Итак, напрямую через залив 8 км и при 50 стадиях величина одного равна 160 метрам. Вдоль берега — 14 км и при 90 стадиях величина одного равна 155,5 метра, что полностью укладывается в обусловленные пределы средней величины стадия.

Если бы все было так просто на других экстремальных участках! Белгород-



Храм Афродиты ***Парфенон***

Днестровский лиман, река Днестр, в древности называвшаяся Тирой, и поселения, расположенные в этом районе, остаются в какой-то мере загадкой и сегодня из-за крайне запутанной и сбивчивой информации, дошедшей до нас. Загадку эту преподнесла не только история, но сама природа, меняя из года в год облик этих мест, перенося своей волей на многие километры устье реки, затопляя одни и осушая другие берега. Поэтому расстояния, данные между этими населенными пунктами в «Географии» и перипле, выходят за привычные рамки. Здесь мы имеем величины одного стадия и 236, и 233 метра. Однако попробуем все же разобраться, рассмотрев все сохранившиеся описания об этом регионе.

Первым описание этого района мы находим у Псевдо-Скилака (долгое время считалось, что это известный греческий мореход Скилак Кариандский, живший в VI в. до н. э. — **Прим. авт.**). Однако позже было выяснено, что данная рукопись принадлежит не ему. Она была составлена в середине IV в. до н. э. Нельзя все же отрицать и того, что данное описание составлено в соответствии с более ранними источниками, одним из которых могло быть описание Скилака Кариандского.

Как бы там ни было, в дошедшем до нас перипле об интересующем районе сказано: «За Фракией живет народ скифы, а в их земле следующие эллинские города: город Никоний, город Офиусса» (§68).

Гораздо позже, в начале I в. до н. э., на основе не дошедших до нас трудов географов Эфора и Деметрия Каллатийского, как предполагалось ранее, Скимном Хиосским составлено «Землеописание». Затем, однако, ученые пришли к мнению, что «Землеописание» не принадлежит Скимну Хиосскому и оно получило название «Землеописание» Псевдо-Скимна. В нем неизвестный автор отмечает: «Река Тира, глубокая и обильная пастбищами, доставляет купцам торговлю рыбой и безопасное плавание для грузовых судов. На ней лежит соименный с нею город Тира, основанный милетянами» (§798 — 803).

Следующим, кто оставил нам сведения о низовьях Днестра, был Страбон. С его описанием мы познакомились в главе «По следам Арриана». Необходимо только отметить: ученые считают, что Страбон почерпнул свои знания о Северо-Западном Причерноморье из работ известного географа II в. до н. э. Артемидора Эфесского. Прошу читателя учесть это, так как и Арриан в полном



Ежедневно тысячи туристов уносят с мощеных площадей Акрополя несколько тонн мраморных осколков и гальки. Если бы ежедневно этот каменный мусор не высыпали бы расторопные служители памятника,

перипле ссылается на географа Артемидора.

Уже в середине I в. до н. э. на основе более ранних источников свое «Землеописание» составляет Помпоний Мела: «... река Тира; она берет начало в земле невров, а при устье касается одноименного с ней города».

В «Естественной истории» Плиния, написанной в третьей четверти I в., существует следующее упоминание: «За Истром же находятся города Кремниски, Эполий, горы Макрокремны, известная река Тира, давшая имя городу на том месте, где, как говорят, прежде была Офиусса, он отстоит от Псевдотомы устья Истра на 130 миль». С описанием Нижнего Поднестровья, составленного в первой половине II века Аррианом, мы также познакомились ранее. Как известно, существуют два текста, приписываемые Арриану: краткий и полный. Полный текст, как считают некоторые ученые, не принадлежит перу Арриана, а является компиляцией, составленной в ранневизантийское время путем соединения перипла Арриана с отрывками из Псевдо-Скимна, Псевдо-Скилака, Артемидора, а также перипла неизвестного автора, датированного III в. до н. э., другими источниками. Однако другие, как и готовивший вместе с нами экспедицию Михаил Агбунов, сходятся во мнении, что сокращенный вариант является частью полного перипла.

Придерживаясь его точки зрения, я также не разделял вышеупомянутые описания, составленные Аррианом, на перипл Арриана и перипл анонимного автора.

После Арриана во второй половине II века известным географом Клавдием Птолемеем была создана карта, на которую нанесены в координатах города, устья рек, горы, моря и озера. Думается, стоит более подробно остановиться на карте Птолемея. При этом, однако, следует учесть, что он был первым, кто попытался создать градуированную сетку и отметить на ней в координатах все примечательное, что известно о Земле.

Создатель учения о шарообразности Земли великий ученый Аристотель подробно развил мысли, высказанные ранее Платоном. Величина меридиана по Аристотелю была равна 400000 стадиев. Подобный метод расчета величины меридиана можно найти у александрийского астронома Эратосфена. Исходным пунктом его измерений было наблюдение за тем, как солнце в период летнего солнцестоя-



от знаменитого Парфенона давно бы не осталось камня на камне

ния освещало дно глубокого колодца в г. Ассуане (Египет. — **Прим. авт.**). Город Александрия считался стоящим на одном меридиане с Ассуаном, и, измерив полуденную тень в Александрии в день солнцестояния и определив расстояние между обоими пунктами, Эратосфен получил данные, которые позволили вычислить дугу небесного меридиана между этими пунктами. По его расчетам, она оказалась равной 1/50 части круга, а так как расстояние между Александрией и Ассуаном составляло 5000 стадиев, то длина земного меридиана получилась 250000 стадиев.

В то время у математиков было принято делить круг на 60 частей. Вероятно, для удобства расчетов и исходя из приблизительности исходных чисел, Эратосфен прибавил к первоначально полученной им длине меридиана еще 2000 стадиев, получив тем самым 252000 — число, кратное 60.

Деление круга на 360° было введено знаменитым ученым Гиппархом. Имея длину меридиана, вычисленную Эратосфеном, Гиппарх разделил окружность на 360 частей и получил, что 1° равен 700 стадиям. Эратосфен считал, применяя египетский стадий, который измерялся в 300 локтей. Величина локтя, как мы знаем, колеблется в различных источниках от 0,525 до 0,527 м. Таким образом, 1 стадий равен 158 м, а 1° равен 110 км.

Существенная поправка в определении величины меридиана была сделана математиком Посидонием. Применив метод Эратосфена, он вычислил дугу меридиана между двумя другими известными населенными пунктами — Александрией и Родосом. Она составила 1/48 часть круга. Расстояние между этими пунктами 3750 стадиев, и в данном случае 1° равен 500 стадиям. Вся же длина меридиана 180000 стадиев. И Эратосфен, и Посидоний представляли Землю большим островом на шарообразной поверхности в Северном полушарии, омываемым со всех сторон океаном. Протяжение этого острова по широте Эратосфен считал равным 34600 стадиям, т. е. 50°; а по долготе — от крайних пределов Апеннинского полуострова до Индии — 78000 стадиев, или 112°. Цифры в стадиях авторы получали путем сложения расстояний между различными известными пунктами. Страбон в своих вычислениях брал данные одного градуса по Гиппарху и Эратосфену, однако протяжение Земли уменьшал в обоих направлениях. По широте — 30000, а по долготе — 70000 стадиев.

Предшественник Птолемея Марин Тирский и сам Птолемей принимали ве-



Встреча в бухте острова Порос двух экспедиций: экспедиции на «Ивлии» и экспедиции на ладьях, которую проводили члены Петрозаводского клуба «Полярный Одиссей».
Лодьи «Вера», «Надежда», «Любовь» через систему рек пришли из Петрозаводска в Черное море и совершили дальнейшее плавание к берегам Греции

личину одного градуса по Посидонию. По Марину протяжение Земли составляло 43500 стадиев по широте и 90000 — по долготе. По широте Земля простиралась на 87°. Самым северным пунктом, о котором упоминал Марин Тирский, был остров Фула, лежавший на 63° северной широты. Самым южным пунктом упоминался африканский город Агисимба на мысе Прасон, расположившийся на 24° южной широты. По долготе Земля простиралась на 225°. Самым восточным был китайский город Сина, лежавший на 225° восточной долготы. Самой западной известной точкой были острова Блаженных, отождествляемые сегодня с Канарскими островами, лежавшими на первом меридиане западной долготы Марин Тирский непосредственно перед Птолемеем составил подробные описания и карты Земли, которые впоследствии неоднократно перерабатывал и дополнял.

Птолемей, дополняя предшественника, писал о своей работе: «Итак, мой труд преследует двоякую цель: во-первых, переработать весь материал автора, исправить попавшие в него неточности; во-вторых, приложить заботу о том, чтобы то, что у Марина не совсем ясно, приготовить к занесению на карту по сообщениям побывавших в тех краях путешественников и притом на более точно выработанной таблице».

Поправки Птолемея состояли в следующем. Вычислив точное астрономическое положение Агисимбы и Прасона, он поместил эти пункты на 10° 25' южной широты. Остров Фулу он оставляет на 63° северной широты. Таким образом, протяжение Земли по широте определялось у него круглой цифрой 80° . Крайним восточным пунктом Земли он вместе с Марином Тирским считал город Сины, столицу народа синов, и вычислял для этого места расстояние от первого меридиана, который проводил через острова Блаженных — по параллели Родоса — в 72000 стадиев. Так как Птолемей считал доказанным, что 1° равен 500 стадиям, то на параллели Родоса приблизительная величина расстояния между меридианами была для него 400 стадиев.

Таким образом, протяжение Земли по долготе оказывалось равным 180°, или полусфере. Как видно, Птолемей значительно сократил карту Земли в обоих направлениях по сравнению с Марином Тирским. Построив координатную сетку, Птолемей начал наносить на нее обозначения, используя ранее составленные источники. Все расстояния в них указаны в линейных мерах, а общие направления



Остров Порос, приютивший «Ивлию» на зимнюю стоянку

даны по сторонам света. Для рассматриваемого нами участка низовьев Днестра Птолемей дает следующие координаты:

город Фиска	56°40' д.	47°40' ш.
устье реки Тиры	56°20'	47°40'
деревня Гермонакта	56°15'	47°30'
город Никоний	56°20'	48°10'
город Офиусса	56°	48°
город Тира	56°	47°40'

Необходимо учесть, что наносимые координаты вычислялись методом перевода линейных мер, т. е. из расстояний, указанных путешественниками и географами (см. Приложение 3).

Использовал ли в своей карте Птолемей описания и периплы, рассмотренные выше и касающиеся городов и поселений на Днестре? Для того чтобы получить ответ на данный вопрос, необходимо воспроизвести его карту. Предлагаю читателю вместе со мной произвести, следуя Птолемею, простейшие построения. Для этого нанесем на чистый лист бумаги сетку с сектором по долготе 56° — 57° и по широте 47° — 48°30'. При построении учтем уже доказанные коррективы, заключающиеся в том, что из-за неправильно нанесенных координат города Византия, который являлся точкой отсчета, автор в полтора раза растянул указанный район по долготе относительно широты.

Все авторы, называя различные города в Нижнем Поднестровье, указывают реку Тиру. По Псевдо-Скилаку в этом районе есть города Офиусса и Никоний, а у Псевдо-Скимна на реке Тире лежит одноименный с ней город Тира. Страбон указывает, что при устье лежит башня Неоптолема, деревня Гермонакта, а на 140 стадиев вверх по реке — города Никоний и Офиусса. Помпоний Мела пишет, что устье касается на реке одноименного с ней города, т. е. Тиры. Плиний, указывая город Тиру, отождествляет его с существовавшим на том же месте ранее городом Офиусса. Арриан указывает Никоний, от которого до судоходной реки Тиры 30 стадиев, и дальше — башню Неоптолема в 120 стадиях, и еще в 120 стадиях город Кремниски. Тот же Арриан, ссылаясь на Артемидора, пишет, что



Строительство ботика «Понт Эвксинский»

от устья Тиры до города Кремниски 280 стадиев.

У Птолемея появляется еще город Фиска, а устье уходит от города Тиры на восток почти на 20°, что по Птолемею, когда 1° составляет 500 стадиев, равно 166,6 стадия или лежит в пределах 23 — 29 км.

Учитывая допущенное Птолемеем увеличение градуированной сетки по долготе в полтора раза, данное удаление устья реки от города Тиры составит от 15,3 до 19,3 км. На самом же деле, если даже учесть, что Птолемей почерпнул сведения из того же источника, что и Страбон, когда судоходным был рукав, протекавший по противоположной стороне низменности в районе сегодняшнего Овидиополя, то все равно максимальное удаление устья реки от города, строго следуя на восток, не превысит 5 км.

Какое потрясающее разночтение! Сколько противоречивых данных! А самое главное, что у всех авторов нет единой точки отсчета, т. е. определенной константы, которая бы повторялась в их источниках. Единственная предположительная константа — река Тира, таковой тоже не является, так как за 800 — 900 лет рассматриваемого периода ее устье перемещалось на десятки километров. И все же попытаемся именно в этом, постоянно меняющемся облике реки найти ту постоянную, которая помогла бы нам разгадать загадку дошедших до нас первоисточников. Для этого я составил еще одну таблицу, куда включил следующие пункты: 1. Античный автор; 2. Текст с упоминанием района Приднестровья; 3. Период, к которому относят текст; 4. Расчетная величина подъема и опускания моря; 5. Расположение устьев реки Тиры; 6. Контуры лимана.

Работа эта была продолжена уже в Одессе, и в первую очередь внимательному изучению подлежала палеографическая реконструкция интересующего района, находящаяся в непосредственной зависимости от колебаний уровня Мирового океана. Я обратился к одной из последних научных работ в этой области — «Новые данные о палеографическом режиме Черного моря в верхнем плейстоцене и геоцене». Некоторые данные из нее были использованы для построения графика регрессии и трансрегрессии. Благодаря ему, а также реконструкциям, выполненным ранее М. Агбуновым, и собственным исследованиям, и составлена таблица №3 (см. Приложение).

Основываясь на данной таблице, можно рассмотреть Приднестровье, ис-



Наш художник Игорь Зяблов в межсезонье поспевал везде — и на строительстве вспомогательного ботика экспедиции — «Понт Эвксинский», и в ремонте «Ивлии», осуществленном в Греции

пользуя реку как постоянную точку отсчета. Мы видим, что в V — середине IV вв. до н. э. береговая линия проходила почти на километр মористее и река сбрасывает свои воды тремя основными руслами. К данному периоду и относятся источники Геродота, Псевдо-Скимна, Псевдо-Скилака. Авторы отмечают появившиеся в этом районе города Никоний, Офиуссу, Тиру, однако никаких разъяснений об их местоположении не дают.

По истечении времени море метр за метром поглощает берег и к III веку подходит вплотную к старому руслу реки, упоминаемому Страбоном. При устье его находятся башня Неоптолема и Гермонактова деревня.

Нанесем эти пункты на карту и пройдем вместе с древним автором вверх по реке (напомню, что величина одного стадия колеблется в пределах от 145 до 185 метров. — **Прим. авт.**).

Поднявшись на 140 стадиев, т. е. на расстояние от 21,5 до 26 км, в соответствии с реконструкцией мы подойдем только к повороту реки у правого рукава. Если из этой точки посмотреть на открывающийся берег, то в соответствии со Страбоном: «На обеих сторонах встретятся города; один — Никоний (справа. — **Прим. авт.**), а другой, слева — Офиусса». Еще вверх на 120 стадиев, как говорят жители с берегов этой реки, находится город без названия.

Полученная картина противоречит общепринятым истинам, в соответствии с которыми место расположения Никония определено на северной оконечности села Роксоланы и где уже много лет подряд ведутся планомерные раскопки. Офиусса же, как считают многие авторитетные ученые, находилась на островной части между двумя руслами и ушла под воду. Оспаривать, как кажется, прописные истины, известные любому школьнику, дело неблагодарное. И все же приведу два контраргумента.

Во-первых, Никоний не чеканил свою монету и о том, что раскапывается именно он, свидетельствуют лишь косвенные данные.

Во-вторых, Офиусса, находясь на острове напротив Никония, в соответствии с подъемом моря должна была исчезнуть еще в III в. до н. э. Однако на основании более поздних источников ее упоминает и даже использует в географических координатах Клавдий Птолемей.

Также следует отметить, что спор о локализации Никония велся вплоть до



Первый капитан ботика А.Патарин

О.Сидоренко, А.Павленко и А.Патарин

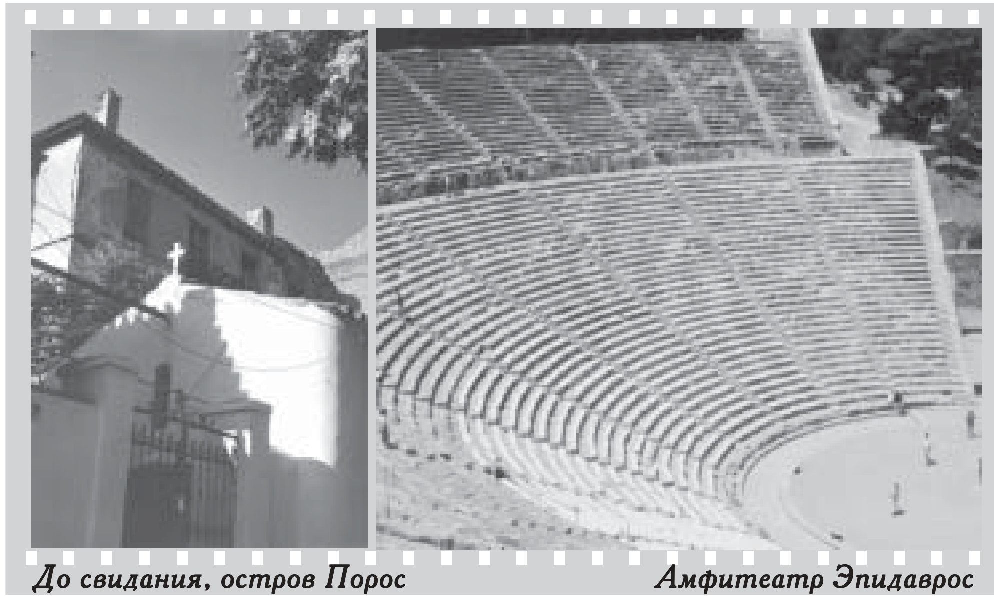
60-х годов прошлого столетия. Может быть, следует еще раз обратиться к этой проблеме?

Однако вернемся к описаниям нижнего течения Тиры. В соответствии с периплом Арриана от гавани Иссиаков до Никония 300 стадиев. При условии, что Никоний был расположен на окраине села Роксоланы, таблица дает нам величину одного стадия, равную 236 м. Если же считать верными расчеты, сделанные мною в соответствии с реконструкцией и «Географией» Страбона, то Никоний, как это ни странно, опять попадает в район с. Каролино-Бугаз. В этом случае в соответствие приходит и величина стадия.

Решается и еще один вопрос. Так, от Никония до судоходной реки Тиры 30 стадиев по морю в соответствии с реконструкцией перипла Арриана, а не, как предполагает Михаила Агбунов, по суше, через остров. Арриан все же составлял морскую лоцию, а не отмечал сухопутные расстояния между географическими объектами, и вряд ли он стал бы упоминать лежащий на обмелевшем притоке Тиры город Никоний (к тому времени правый приток Тиры обмелел, и судоходство на нем прекратилось. — **Прим. авт.**), не упомянув города Тиру и Офиуссу.

В дальнейшем, как видно из таблицы №3 (см. Приложение), продолжался подъем уровня моря. В начале II в. до н. э. вода подходит уже к стенам города Тиры, о чем свидетельствует Помпоний Мела. Кольцо воды все больше сжималось вокруг вначале большого, а затем все уменьшающегося в размерах острова в верхней части образующегося залива. Именно об этом острове в «Естественной истории» и пишет Плиний, добавляя, что «населяют его тирагеты». Существование во II в. до н. э. острова соответствует рельефу дна лимана. Интересна в данном случае средневековая карта, на которой четко обозначен этот остров. Подобное, впрочем, неудивительно, так как в средние века, а именно в XIV — XV вв., произошло понижение уровня моря по отношению к современному примерно на 3 метра, и остров, как и в античное время, оказался над водой.

Одними из самых интересных сведений о районе, сейчас незаслуженно считающихся неверными, есть сведения географа Артемидора о том, что расстояние от устья Тиры до поселения Кремниски 480 стадиев. Бытовало мнение, что автор ошибся, однако в соответствии с реконструкцией стало отчетливо видно, что измерения сделаны верно. По всей вероятности, Артемидор единственный, кто ис-



До свидания, остров Порос *Амфитеатр Эпидаврос*

пользовал данные своего времени, т. е., когда залив начал приобретать теперешние формы и устье реки поднялось до села Маяки. От находящегося в районе села Маяки устья до района расположения поселения Кремниски автор привел расстояние в 480 стадиев. Учитывая, что Арриан приводит расстояние от судоходной реки Тиры до башни Неоптолема 120 стадиев, а от башни Неоптолема до поселения Кремниски еще 120 стадиев, мы получим, что протяженность залива во времена Артемидора составляла 240 стадиев, или в пределах 35 — 44 км. Все это соответствует действительности, согласно принятым нами максимальным и минимальным значениям одного стадия.

Еще до составления таблицы №3 (см. Приложение) стало очевидным, что наиболее сложно будет понять вычисления, сделанные Птолемеем. Клавдий Птолемей проводил перерасчет из линейных мер в координаты тех расстояний, которые были ему известны из сообщений географов и путешественников. Однако, как явствует из произвольно выполненной координатной сетки, на которую наложены города нижнего течения Тиры, а также карты, построенной по сведениям Клавдия Птолемея Ю. Кулаковским на пороге XIX—XX вв., даже приблизительно указанные античными авторами города не располагаются на берегах лимана. Что же произошло? Неужели так велика ошибка, допущенная древним автором?

Давайте представим себе, какие сведения мог получить Птолемей кроме тех, что приводились выше. Ими, судя по всему, он так и не воспользовался, а имел, похоже, недошедший до нашего времени перипл или другие данные. По всей вероятности, с ним злую шутку сыграло полное доверие этому источнику.

Мне кажется, что информация, полученная Птолемеем, могла быть примерно такой: «В 250 стадиях от устья реки Тиры находится город Никоний, в 200 стадиях — город Офиусса, в 112 стадиях — город Фиска, напротив которого на другом берегу залива соименный с рекой город Тира». Получив такую информацию и зная незыблемое положение устья реки, приведенное, к примеру, в перипле Арриана, географ, вычисляя ее координаты относительно Византия и отложив расстояние от устья, вычислил координаты городов. Но ведь могло быть и так, что, давая Птолемею информацию, неизвестный автор подразумевал устье, которое указывает Артемидор, т. е. в районе села Маяки.



В Коринфском проливе

Если так, то картина совершенно меняется и выглядеть карта Птолемея будет следующим образом: Никоний, как и в случае реконструкции по Страбону и Арриану, окажется в районе села Каролино-Бугаз, Офиусса — в районе села Роксоланы, а Фиска — в районе города Овидиополь. Не это ли тот самый неизвестный город, о котором упоминает Страбон? Если данное предположение верно, то описания всех авторов складываются в единую картину. Подтверждают, кстати, такую гипотезу и проводимые археологические изыскания. Помимо раскопок в районе села Роксоланы, где, считают, находился Никоний, античные городища известны и в районе села Каролино-Бугаз, и в районе города Овидиополь.

Таким образом, плавание, доскональное изучение и сопоставление расстояний между различными населенными пунктами дали возможность сделать предположения о локализации поселений на берегах Белгород-Днестровского лимана. Конечно, это только мои предположения, и детальный анализ ученых, занимающихся историей Северо-Западного Причерноморья, или подтвердит, или опровергнет их.

Пока же вернемся к таблице №2 (см. Приложение). Читатель может увидеть, что, помимо рассмотренных, экстремальные величины появились и в измерении расстояний между городами Истрия и Томы (современное название Томы— Констанца) и Анхиалом и Аполлонией. В первом случае вопрос также решается благодаря палеографической реконструкции. В настоящее время озеро Синое отделено от Черного моря обширной и протяженной песчаной косой. Чтобы пройти от Истрии в Констанцу, необходимо обогнуть его, из-за чего расстояние возрастает на 10-11 км. В античное время косы не существовало, в море находились лишь отдельные небольшие островки, и путь был короче. Поэтому расстояния, указанные Страбоном и Аррианом, хотя и отличаются друг от друга, становятся близкими к расчетным.

Второй случай чем-то напоминает нам изменение расстояний в одесской бухте между гаванями Истриан и Иссиаков. Анхиал и Апполония лежат на противоположных берегах Бургасского залива и, если двигаться вдоль его побережья, расстояние составит 20 км. Если же пройти морем напрямик, то оно будет короче и, следовательно, величина одного стадия приблизится к принятой нами.



«Ивлия» в Коринфском канале

Итак, в результате плавания по маршруту античных мореходов и исследований после его завершения были вновь подняты вопросы, связанные с описаниями Черного моря и его берегов античными авторами. Все эти исследования стали возможны только благодаря появлению на свет такого чуда, как копия античного корабля — диера «Ивлия».

... Приближалась зима. Экипаж разъехался по домам набираться сил и готовиться к новому походу. Пора было подвести итоги и немного отдохнуть.

Плавание на «Ивлии» многому нас научило, и в первую очередь межличностным отношениям. Ограниченное пространство, в котором жили и трудились члены экипажа, тяжелые погодные условия, сопровождавшие экспедицию, плюс организационные неурядицы — все это наложило на ход ее проведения свой отпечаток. Не сразу был найден общий язык между экипажем и руководством экспедиции, да и сами ребята долго притирались друг к другу. Но все выпавшие на нашу долю трудности только сплотили коллектив.

Убедились мы в прекрасных мореходных качествах построенной копии античного судна. Уникальная архитектура корпуса — высоко поднятая корма, удачные обводы, небольшая осадка — превращает такой на первый взгляд неустойчивый корабль в практически непотопляемое судно. Однако при стольких положительных качествах «Ивлия» во время сильных штормов становилась плохо управляемой, приходилось немедленно убирать в порты весла из-за опасности при сильной боковой качке сломать их. Парусное вооружение в первом плавании так и осталось для нас загадкой. Попытки использовать прямой парус при боковом ветре оказались безуспешными. Корабль разворачивало по ветру, и он подвергался только его прямолинейному воздействию.

Как-то во время продвижения вдоль берегов Турции мы попытались использовать в сочетании с прямым небольшой парус, вынесенный перед мачтой (подобие кливера. — **Прим. авт.**), однако и он ожидаемого результата в борьбе со стихией не дал. Поэтому придется еще поломать голову над парусным вооружением античного корабля.

Древние тексты донесли до нас сведения, что в те давние времена мореходы ходили в море как по ветру, так и против него. Но как? Надеемся, что ответ на этот вопрос дадут дальнейшие плавания. Но уже сейчас убежден, что утверждения неко-



Пелопоннес

торых специалистов о том, будто на античных кораблях был киль, несостоятельны. Многие греческие, а также римские авторы, тот же Арриан, упоминают о вытаскивании в экстренных случаях (во время штормов и бурь. — **Прим. авт.**) кораблей на берег. Там же находим сведения об ежегодных профилактических подъемах судов для ремонта.

Килевое судно не вытащить из воды без специальных приспособлений. Да и к берегу оно подойдет не в любом месте.

При глубинах в 1,5 — 2 метра и наличии киля возникала опасность при подходе к берегу сесть на мель.

Все это также не вяжется с известными фактами о том, что греки и римляне множество городов и поселений строили на самом побережье, в устьях рек с небольшими глубинами. Вызвано это было не только торговыми принципами, но и принципами безопасности, один из которых сводился к тому, что огни населенного пункта не должны быть видны ночью с моря, т. е. не должны привлекать внимание пиратов.

Не все проблемы во время плавания были решены и с креплениями рулевых весел. Как помнит читатель, жесткое крепление уже в первые дни показало свою несостоятельность. Нагрузки, возникающие под действием воды, привели к поломкам как самих креплений, так и к нарушениям всех прочностных связей корпуса. Гибкое крепление с помощью кожаных ремней и веревок также не сняло до конца существующую проблему.

Во-первых, ухудшилась управляемость.

Во-вторых, подобное крепление требовало постоянного контроля и чуть ли не ежедневных перетяжек веревок и ремней.

Еще один вопрос возник при установке банок-скамеек для гребцов. Высота их расположения над палубой и расстояния между ними теоретически были рассчитаны неверно, и уже в ходе экспедиции их конструкция перерабатывалась. Неверным также оказалось и расположение весел в портах относительно банок и гребцов. Опыт показал, что плоскость, в которой находится весло, относительно гребцов должна быть смещена на 200 — 300 мм вперед. Это позволяло бы делать больший замах и прикладывать во время гребли усилия не только рук, но и всего корпуса гребца.



Львиные ворота. Микены

Вопросы, вопросы... Сколько их возникало во время плавания! Что-то удавалось решить на месте, как, например, вырезание двух люков, ведущих в трюм. Что-то так и осталось в планах.

Практика показала, что длинная — 11 метров и тяжелая — свыше 200 кг рея очень неудобна при подъеме и опускании. А погода между тем заставляла нас выполнять эти операции довольно часто, иногда даже приходилось и вовсе укладывать мачту. Все это могло привести к травмам не только такелажной команды, но и гребцов, над чьими головами перемещали рею. Поэтому нам приходилось прекращать греблю и только после этого заниматься реей. Корабль же в такие минуты становился просто неуправляемым. Размышления над данной проблемой привели к мысли устроить около мачты над головами гребцов площадку, на которую при необходимости будет опускаться рея. Строительство такой площадки было запланировано на период зимней стоянки корабля.

Плавание с каждодневными сюрпризами показало: необходимо еще учиться и учиться управлять судном, что и неудивительно, так как последний навигатор, знавший секреты управления античной галерой, умер полторы тысячи лет тому назад.



На развалинах Микен



Глава 6.
Новые аргонавты

Где-то в январе я понял, что даже у людей, одержимых какой-то идеей, приходит время кризиса. Двадцать месяцев нервной, подчас неблагодарной работы сделали свое дело, о чем свидетельствовало резко подскочившее артериальное давление, постоянная сонливость и сильная утомляемость. Мой близкий друг и врач прошедших экспедиций Юрий Бондарюк, призвав к здравому уму, выключил меня, как перегревшийся компьютер, из работы. По его же настоянию был выключен телефон, а посетителям в категоричной форме указывалось на невозможность встреч ввиду состояния здоровья.

Временное заточение началось. Единственное, на чем мне удалось настоять, это на отказе от приема каких-либо лекарств. Всегда считал, что организм человека в состоянии восстанавливаться самостоятельно, если ему не мешать. Но полностью постельный режим был для меня противоестественным, и понемногу я начал работать над литературой, которая должна была лечь в основу экспедиции этого года. Итак, отправная точка — античный Византий, сегодняшний Стамбул. Цель экспедиции — Пирей, порт столицы Греции Афин. Главные промежуточные пункты — остров Лемнос, полуостров Халкидики, города Воло и Халкис. Как, наверное, помнит читатель, первоначально мы планировали продолжить плавание маршрутом Арриана по Черному морю, но встреча, произошедшая во время стоянки в Турции, изменила наши планы.

В один из дней на борт «Ивлии» поднялся крепкого телосложения улыбающийся человек. Это был редактор популярного во всем мире французского журнала Chasse-Maree Андре Линар. Рассматривая корабль, он был счастлив, как ребенок. Писателя и путешественника Андре Линара интересовало буквально все — древесина, примененная при строительстве, метод крепления обшивки, гвозди, вес весел, скорость движения судна под парусом, рацион питания. Разместившись под конец в маленькой штурманской и разлив в рюмки водку, мы внимательно выслушали его рассказ. Каждые четыре года Франция проводит грандиозные морские фестивали под девизом «Все корабли — к берегам Франции», на

которые со всего мира собираются корабли, свидетельствующие о прошлом морской истории и традициях.

Прошедший фестиваль собрал под свои знамена более двух тысяч судов, представивших сорок пять стран из разных континентов. Журнал, в котором работает Андре, является основным организатором фестиваля. Праздники проходят в двух городах, расположенных на северо-западе Франции, — Бресте и Дуарнене (четыре дня фестиваль проходит в Бресте, затем вся армада кораблей переходит в Дуарнене. — **Прим. авт.**). По мнению журналиста, такую жемчужину, как «Ивлия», бессмысленно трепать в Черном море, ее должна увидеть вся Европа. К тому же в Черном море корабль уже показал свои мореходные качества. А вот Средиземное море и выход в Атлантический океан — это ли не уникальная возможность испытать его по-настоящему? «Впереди три года. Мы ждем вас и окажем всяческое содействие», — говорит в заключение Андре.

— Легко сказать, но это же тысячи миль.

— Решайтесь, этого не совершал еще никто. Только древние. Им это было под силу, и именно поэтому имена аргонавтов овеяны славой уже тысячелетия. Завтра я улетаю в Париж и сразу же подготовлю все официальные бумаги. Мы будем пристально наблюдать за вами и печатать в Chasse-Maree статьи о вашем продвижении.

Мы искренне благодарим господина Линара за приглашение и обещаем подумать.

Ближе к идее идти по маршрутам древних к берегам Греции, а, может быть, и дальше, я стал после того, как совершил недельную поездку по азиатскому побережью Турции — из Стамбула в Трабзон и обратно. Унылое побережье, небольшие городки с малочисленным населением. Различие между многомиллионным Стамбулом и периферией было настолько большим, что стоило призадуматься. Решающую роль в изменении маршрута сыграло знакомство с исполнительным директором английско-греческой мореходной компании Петрасом Арванитисом. СИ-ТИ-СИ — крупнейшая в мире компания, обслуживающая суда многих морских держав, раскинула свои представительства в разных уголках земного шара. Одно из них находилось в г. Пирее — порте Афин.

Предприимчивый грек настоятельно рекомендовал нам продолжить плава-



Микенская богиня

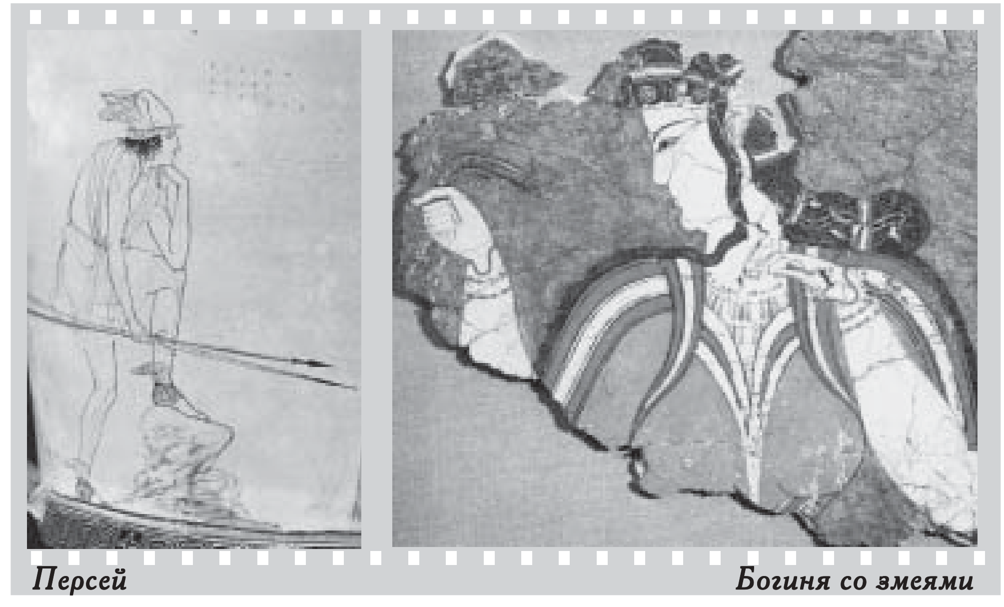
ние к берегам Эллады. По его мнению, нигде в мире «Ивлия» не будет так почитаема, как на исторической родине. Он обещал поддержку и помощь по маршруту всего следования.

Великая Эллада — мир античных богов и героев, мир древнейшей культуры, так много давший развитию человечества. Многое связывает ее с черноморскими берегами, о чем свидетельствуют мифы о Прометее, Ио, Фриксе и Гелле, и в первую очередь путешествие аргонавтов за Золотым руном в Колхиду. В основе этих рассказов лежат воспоминания о многих попытках греческих мореходов пробраться в Черное море. Нам же предстоит обратная задача: пройти маршрутами аргонавтов в Мраморном и Средиземном морях.

К концу моего вынужденного заточения план экспедиции был готов, и мы собрались обсудить его. К этому моменту стало известно, что в ней не смогут принять участие Михаил Агбунов и еще несколько человек, так много сделавших для создания корабля. Но что поделать, у каждого свои планы. Подготовка и проведение таких экспедиций — дело сложное и отнимает много времени. Не все могут найти его. Так, к примеру, Михаил должен был завершить подготовку к изданию двух книг. Примерно наполовину будет переукомплектован и состав гребцов, а это означает вновь упорные, длительные тренировки на лодках и, самое главное, органичное сочетание уже побывавших в морской стихии с новичками. Все как всегда. Распределяем задачи, а это — подготовка документов, приобретение продуктов, нового снаряжения взамен вышедшего из употребления, тренировка экипажа. Ну что ж, за работу — экспедиция должна начаться в июне...

Мерно гудят двигатели мощного турбохода, который несколько минут назад отшвартовался от причала. Автомобильная палуба, на которой расположились члены экспедиции, находится в самом чреве стальной машины и вибрирует под ногами, окутывая людей несмолкаемым ни на секунду гулом. В полумраке видны небрежно брошенные ящики с продуктами, чуть поодаль — вещи, спальные матрасы, бухты веревки, кинофотоаппаратура... Гул, вибрация, полумрак укачивают, но сон никак не приходит.

Экспедиция началась. Сбываются мечты нескольких десятков людей, работавших над ее созданием четыре месяца. Остались позади сложные, подчас неразрешимые проблемы. И все же к радости примешивается горький осадок.



Персей *Богиня со змеями*

Нерадостно провожала нас таможня: хмурые лица, недоброжелательные взгляды, подчас нескрываемые грубость и резкость. Весь день пятьдесят человек, находясь под лучами безжалостного летнего солнца, ждали разрешения на погрузку. А когда дождались, таможня добро так и не дала, мотивируя это тем, что рабочий день в отделе, который обслуживает грузы, закончен. Страшно больно унижаться и изводить себя до животного состояния, но когда за твоей спиной люди, месяцы упорного труда, преодоление тысяч преград и в последний момент тебе с усмешкой говорят «нет», сломив гордость, становишься «на колени» и начинаешь просить и умолять. А в ответ нескрываемая злоба. Ограниченный, малограмотный человек глумится над тобой, а ты «подставляешь то правую щеку, то левую» и просишь, просишь...

За двое суток до отплытия нас благословил ректор Одесской духовной семинарии протоиерей Александр Кравченко, мужественный и очень добрый человек, а в день отхода проклял мелкий чиновник. Так что же нужнее людям — благословение или проклятие, доброта или ненависть, ум или ограниченность? Ведь ненависть порождает ненависть, злость — злость, на удар отвечают ударом. Все как всегда, сколько ни существует человек. Добро и зло живут рядом. Хотя и отделяют нас тысячелетия, но все слишком похоже на борьбу между богами и героями греческой мифологии.

Впереди долгий и тяжелый путь. Первая часть экспедиции должна завершиться на полуострове Халкидики в стенах Афонского монастыря, расположившегося у подножия Монт Атоса — священной горы Афон. Монашеская республика, закрытая для всего мира, посвятившая себя служению вечному добру, молится денно и нощно за покой и счастье всего человечества.

Сказывается усталость. Странный, удивительный сон окутывает все вокруг...

На ступеньках темного подземелья сидит большой серый кот. Зеленые глаза демонического существа буквально пригвоздили меня к стене. Он явно готовится к прыжку. Спина выгнута, шерсть вздыбилась, леденящее душу урчание нарушает могильную тишину. Тело мое не подчиняется воле разума, и я не могу защищаться. Прыжок. Неожиданно солнечный луч пронзил подземелье, преломился и поразил ужасное животное. С трудом повернув голову вправо, я увидел, что в нескольких шагах от меня стоит отец Александр и держит перед собой боль-



Лестница, которая вела к храму. Микены

шой серебряный крест, от которого отразился и многократно усилился божественный солнечный луч… Я очнулся весь мокрый, как будто окунулся в горячую ванну. Какое счастье, что это был только сон.

Рядом на палубе спят мои соратники и друзья, спят спокойно, веря в нашу идею, в «Ивлию», ставшую частицей родного дома. Когда-то давно мне посчастливилось познакомиться с одной интересной теорией, трактующей сон как очищение, приходящее в мозг. Тяжелый сон, навеянный происшедшими трагическими событиями, помогает быстрее освободиться от стресса, забыть случившееся. Может быть, эта теория и лженаучна, но наутро воспоминания о событиях последних дней начинают растворяться, как в тумане, и на смену им приходят мысли о предстоящих хлопотах. Впереди — Стамбул...

Входим в Босфор — пролив, отделяющий Европу от Азии. Сколько написано о нем, сколько судеб целых народов неразрывно связано с его берегами! Можно тысячу и один раз восхищаться его размеренным спокойным течением, несущим на своих плечах множество больших и малых кораблей, лодок, катеров и яхт. Вот запел муэдзин, и стократным эхом голос его отразился в кварталах многоязычного Византия — Константинополя — Стамбула.

«Сээт, сээт!» — кричат продавцы воды, и их голоса доносятся до середины пролива. Скорее бы берег, там на причале нас должны ждать члены экипажа, для которых экспедиция началась 20 дней назад, когда они, махнув на прощание Одессе, на другом турбоходе отправились в Турцию. Ремонтной бригаде во главе с капитаном «Ивлии» Павлом Гончаруком предстояло «разбудить» корабль от зимней спячки, очистить, отмыть, отремонтировать и подготовить к старту.

И вот мы почти у цели. Величественно швартуется корабль, суетятся на берегу торговые агенты и полицейские. Упоенные чувством собственного достоинства поднимаются на борт представители турецкой таможни. Парадокс — граница еще закрыта, а Павлу начальник таможенной службы разрешает подняться на борт. « Экспедишн — «Иблия». Ноу проблем!» — говорит он, улыбаясь. Потом выясняется, что нет проблем и для выхода всех членов экспедиции на берег, хотя к нашим документам и паспортам еще никто не прикасался.

Контрасты, контрасты...

Первые услышанные после объятий новости успокаивают. Ремонт практи-



Жена Г.Шлимана Софья в украшениях микенской царицы *Г.Шлиман*

чески завершен. Днище очищено от раковин и водорослей, исправлены крепления рулевых весел, причинявшие так много хлопот в прошлом году, устранено множество мелких недоработок в такелаже, переделан камбуз. «Ивлия» уже на воде и ждет экипаж.

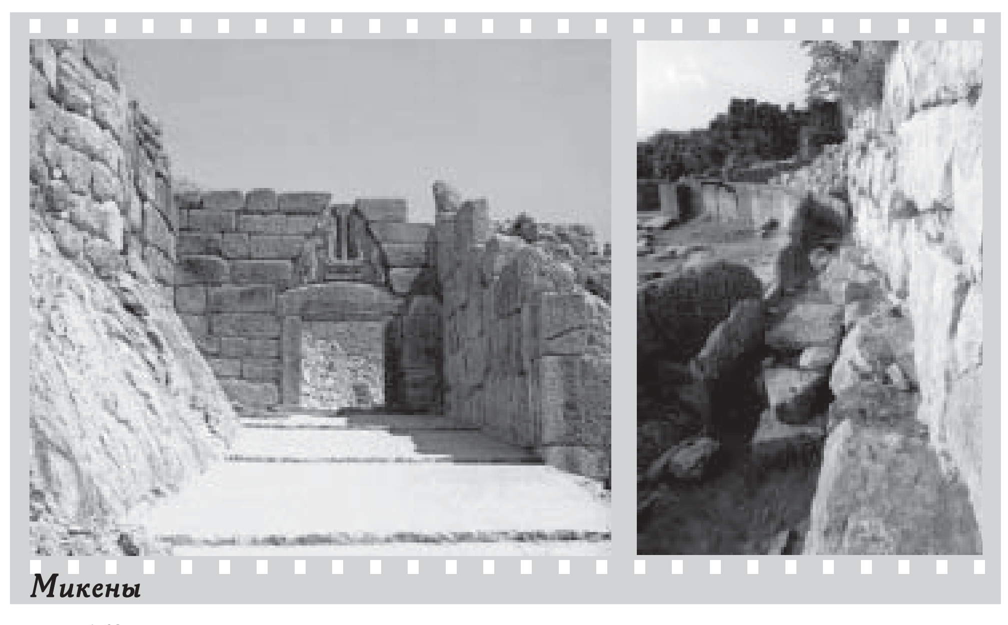
Утром в назначенное время к причалу подошел грузовой катер, на который мы перегрузили имущество и продукты. Да, таков огромный многомиллионный Стамбул, раскинувшийся на берегах Босфора. Зачастую здесь легче из одного места в другое добраться катером, чем по автострадам машиной. Все ближе и ближе «Атакей Марина» — международный яхт-клуб, приютивший на зиму «Ивлию», а сейчас ожидающий нас. На берегу встречаем нашего доброго друга — генерального менеджера «Марины» Омера Калакалара. Грациозно покачивается, как бы приветствуя нас, «Ивлия». В ее огромных расписных глазах играют солнечные блики, и кажется, что она кокетливо подмигивает своему экипажу. Десятки рук тянутся к борту и гладят корабль, как любимого ребенка.

Работы еще, однако, много, но, тем не менее, каждый день приближает нас к началу похода. Выход назначен на вечер 3 июля. Без особых проволочек оформлены все документы, радушие и гостеприимство турок не имеют границ. Единственное, что не запланировано и очень мешает, — это сильная жара. Днем температура в тени превышает 35 градусов, однако даже в это время работы не прекращаются. Никто не обращает внимания на усталость и духоту.

Незаметно пролетает неделя — завтра старт.

...Все готово. Отданы швартовые, и диера медленно отчаливает от берега. Экипаж еще не слажен, поэтому необходимо быть предельно внимательными, совершая маневры по акватории яхт-клуба, так как каждая из стоящих здесь яхт стоит сотни тысяч, а то и миллионы долларов. Гребок, еще гребок — и послушная рулям «Ивлия» выплывает из «Атакей Марины» в сопровождении катеров и яхт. Описав большую дугу, ложимся на курс и под парусом все дальше и дальше удаляемся от гостеприимного берега.

Узкое Мраморное море, названное в древности Геллеспонтом в честь погибшей в его волнах юной Геллы, окружено невысокими горами. Господствующие летом ветры подхватывают корабль и несут с огромной для него скоростью — 7 узлов. Чарующее зрелище: высота волн достигает двух с половиной метров, но



Микены

нас вообще не качает; корабль буквально стоит на трех волнах. Вспомнилась такая же погода в осеннем Черном море. Сколько неприятностей она принесла — сломанные крепления рулевых весел, течь, разбросанный такелаж... А сейчас — необычайная красота, просто, как в сказке. Смотрю на исчезающие за кормой силуэты Стамбула и невольно думаю о том, как сложно было бы нам сейчас, если бы пришлось идти против ветра, и удалось ли бы это вообще.

О коварстве такого красивого Мраморного моря гласит миф о золотом баране. Спасая от гнева мачехи своих детей Фрикса и Геллу, нимфа Нефела посадила их на спину барану с золотыми рогами и длинной золотой шерстью. Баран должен был переплыть три моря и доставить детей в Колхиду, где они могли найти приют и покой. Дети крепко держались за его золотую шерсть и благополучно переплыли Средиземное море. Волны внесли их в узкий длинный пролив, которым это море соединялось с другим. Здесь дул сильный ветер, и течение было такое быстрое, что волны окатывали их с головы до ног.

Гелла со страхом смотрела на пенистые гребни волн, у нее замирало сердце и кружилась голова. Сильная волна подхватила барана, и девочка, не удержавшись, соскользнула в воду и погибла. Баран все же миновал второе — Мраморное, а затем и третье — Черное — моря и доставил Фрикса в Колхиду. Золоторунного барана принесли в жертву в честь бога Зевса, а его Золотое руно было вывешено в священной роще под охраной дракона. Многие смельчаки пытались завладеть им, но гибли, и только аргонавтам через много лет удалось его добыть.

К ночи ветер стих. По общему согласию подходим на веслах ближе к берегу. Пройдено более шестидесяти миль — это рекорд для «Ивлии». В лучах догорающего солнца просматриваются очертания балканских возвышенностей. В древности на берегах Мраморного моря жили фракийцы — народ, исповедовавший, как и греки, веру в олимпийских богов, занимавшийся земледелием и скотоводством.

Хотя день был и очень длинным, но спать не хотелось, и человек десять собралось на корме. Обсуждению подлежало все, в первую очередь площадка, сооруженная в районе мачты над головами гребцов. Сегодня дважды мы поднимали и опускали рею с парусом, при этом гребцы, чувствуя себя в безопасности, спокойно гребли, удерживая корабль по ветру и волне. Ранее, как помнит читатель, одиннадцатиметровая рея лежала вдоль переходного мостика и, чтобы под-



Закат в Микенах

нять ее, необходимы были усилия по меньшей мере десяти человек. В это время три ряда гребцов вынуждены были прекращать работу в страхе получить травму двухсоткилограммовым бревном.

Корабль становился практически неуправляемым, и волны раскачивали его с удвоенной силой. Сейчас же рея лежала поперек корабля, выступая по три метра за его борта. Если ранее многие гребцы отказывались сидеть в районе мачты, то теперь сами просились туда, так как под площадкой была тень, защищающая от палящего солнца. Именно солнце доставляло самые большие хлопоты во время подготовки экспедиции в Стамбуле и в первый день плавания. У большинства членов экипажа врач определил солнечные ожоги разных степеней, пятерым, в том числе и мне, «повезло» еще больше. По мнению специалиста, налицо были все признаки солнечного удара. Поднятие температуры и артериального давления сопровождалось рвотой и временной потерей сознания.

Хотя я сознание и не терял, но чувствовал себя очень скверно. Лежа на палубе, стал прислушиваться к разговору моих друзей. Павел принес из штурманской перевод сочинения Аполлония Родосского «Аргонавтика» и начал читать отрывок о посещении аргонавтами Фракии: «Достигнув берегов Фракии, вышли герои на берег, чтобы пополнить свои припасы. На морском берегу увидали они дом. Навстречу аргонавтам вышел из дома слепой старец; он едва держался на ногах и трясся всем телом от слабости. Дойдя до порога своего дома, старец в изнеможении опустился на землю. Подняли его аргонавты, и чувство жалости овладело ими. Из слов старца они узнали, что это Финей, бывший ранее царем Фракии.

Услышав это, к старцу бросились два брата, сыновья бога ветров — Зет и Калаид. Ослепленный и измученный Финей был мужем их любимой сестры.

— Да, не чужой я вам, — вымолвил он. — Давно я жду тех, кто отважился плыть за Золотым руном через три моря в далекую Колхиду. Мне предсказано, что вы придете спасти меня.

— Но что же сталось с тобой, царь? — спросил Ясон.

— Знайте же, аргонавты: было у меня все. Был женат я на прекрасной дочери бога ветров, и были у нас два милых сына. Не счесть было богатств во дворце. Имел я дар угадывать будущее, многие тайны жизни были мне открыты, но я



Изображения кораблей времен Крито-Микенской цивилизации

не имел права разглашать их. А я был добр и мягок сердцем и стал предсказывать людям их судьбу. Боги разгневались на меня и ослепили. Семья моя распалась. Сыновья покинули меня. Все оставили меня, потому что боги послали сюда чудовищ, которые стерегут меня и не дают никому помочь мне. Они отбирают у меня еду, голод мучит меня, я умираю от истощения.

Охваченные жалостью, аргонавты быстро собрали то, что было у них с собой, — хлеб, кусок сыра и немного плодов.

— Возьми и ешь, — сказал Ясон. — Подкрепись немного, и пойдем с нами на корабль, там мы накормим тебя досыта.

Вдруг раздался хриплый и протяжный крик и послышалось хлопанье крыльев. Аргонавты увидели летящих к ним чудовищных птиц. У них были женские головы на длинных голых шеях и безобразные, костлявые, старые и страшные лица. Высокомерно и жадно они глядели на Финея. Старик испугался криков чудовищ и выронил из рук еду.

— Это гарпии, гарпии, защитите меня, — взмолился он.

Неумолимые и грозные слетели страшные птицы и, раздирая когтями в кровь руки старику, вырвали еду, мгновенно съели ее и улетели. Обнажив мечи, бросились за ними в погоню крылатые Зет и Калаид, дети бога ветров. Долго гнались они за гарпиями, летящими на запад и, наконец, настигли их у Плотийских островов. Неминуемо поразили бы чудовищ братья, но прилетела с высокого Олимпа посланница богов Ирида и остановила их. Ирида сказала, что боги простили Финея, срок его наказания прошел и злые гарпии никогда больше не прилетят к его дому».

Я не услышал окончания легенды, так как уснул. Однако из далекого детства все мы знаем, что именно Финей научил аргонавтов, как пройти мимо движущихся скал Кианей, стоявших на выходе из Босфора в Черное море.

С восходящими лучами солнца мы начали движение дальше. Нас ждал прекрасно приготовленный коком завтрак. Ни в первой экспедиции, ни сегодня муки Финея нам были не страшны. Запас продуктов всегда был достаточным для калорийного и сытного питания. В него обычно входили вяленое и соленое мясо, рыба, маринованный лук, помидоры, огурцы, рис, гречка, сыр. В достатке всегда были чай и сахар. Конечно, рацион питания существенно отличался от древнегре-



Микены

ческого, но что поделать, нас разделяли тысячелетия и приучены мы к несколько другой пище.

Движемся под веслами. Команды гребцов сменяют друг друга — их три, по двадцать человек в каждой. Для оптимального движения мы задействуем только половину весел. Два часа гребли — четыре часа отдыха — самый ровный ритм движения. При таком чередовании гребцы нормально восстанавливают силы.

Море успокоилось, ветер утих. Павел предлагает пари старшим команд. Та смена, которая задаст самый быстрый темп и разгонит «Ивлию» до максимальной скорости, получает пятилитровый бочонок вина. В этом мы не очень отличаемся от древних. От хорошего вина никто отказываться не будет. Соревнование проходит следующим образом.

Гребная вахта длится два часа. Вначале старший гребной команды, сидящий первым от кормы, задает голосом ритм: «И раз! И раз! И раз!» Примерно полчаса гребцы разогреваются. Затем ритм убыстряется, и 15 — 20 минут все гребут не жалея себя, а иногда и спин впереди сидящих. Все очень просто. Чуть вышел из ритма — и сзади сидящий гребец на замахе может ударить рукояткой своего весла по спине. За это время трижды замеряется скорость движения. По команде рулевого впередсмотрящий бросает с носа щепку, которая движется вдоль борта, и засекает время. Когда щепка достигает окончания кормы, секундомер останавливают. Три замера суммируют и получают средний результат. Второй час гребной вахты гребцы работают в нормальном режиме.

Огромную роль играет слаженность и правильно выбранный ритм. На удивление, побеждает третья команда гребцов, составленная из новичков, впервые принимающих участие в плавании, что несказанно раззадоривает две другие команды, желающие реванша.

Суммируемая скорость 3,1 узла, приблизительно 5,5 км/час. Соревнование продолжается и во второй половине дня. С огромным напряжением его все-таки удалось выиграть первой гребной команде, в которой собраны сильнейшие гребцы.

Подувший к вечеру юго-восточный ветер останавливает соревнующихся. Фактически мы пересекли за день Мраморное море с севера на юг. Глубины здесь небольшие и есть возможность стать на якорь. Хорошо просматриваются берега



Сокровища Микен. Ножны для мечей, ритон в виде головы льва

Малой Азии, где в древности на северо-западе располагалось государство Вифиния, а на западе — Мизия, ставшие впоследствии римскими провинциями. Родом из Вифинии был Квинт Флавий Арриан, составитель лоции Черного моря, по которой мы двигались в прошлом году.

Развитая, покрытая сетью мощеных дорог в римское время, Вифиния в эпоху аргонавтов была заселена племенами бебриков, не жалующих чужеземцев. Как повествуют мифы, племена эти стояли на более низком культурном уровне развития, чем греки. Вот что рассказывает миф о походе аргонавтов.

«Пристав к чужеземным берегам, спутники Ясона увидели грубые бедные жилища из камней и неотесанных бревен. Люди были одеты в звериные шкуры. Заметив корабль аргонавтов, дикари бросились к нему и столпились, как стадо. Из толпы вышел огромного роста человек в черном плаще и с тяжелой дубинкой в руках. Ступив на берег, Ясон обратился к нему:

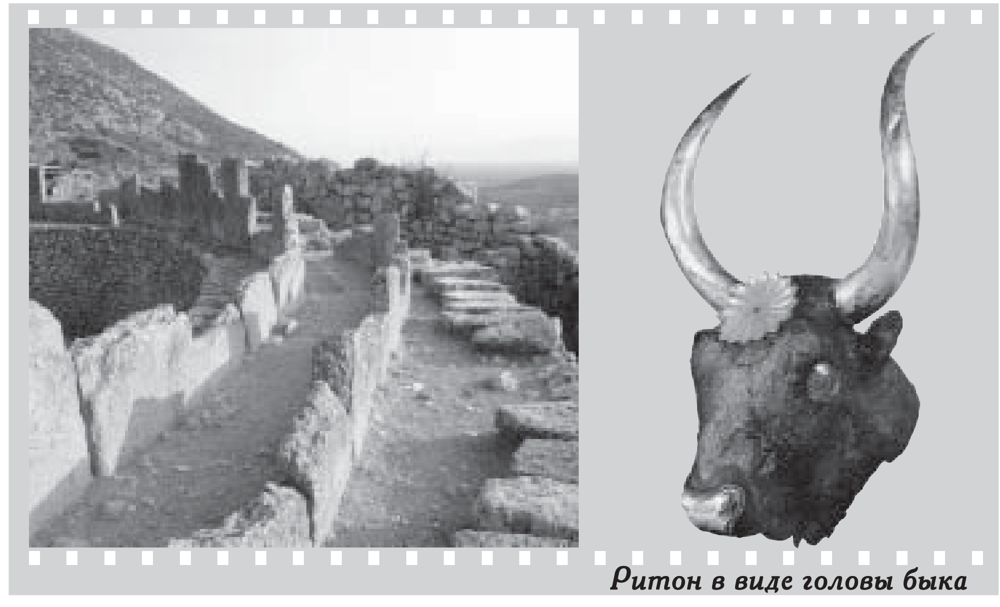
— Мы — аргонавты. Плывем из греческого города Иолка в далекую Колхиду, чтобы добыть золотое руно. Мы не причиним вам никакого вреда. Только наполним сосуды пресной водой и поплывем дальше. Бог всех богов Зевс повелевает всем людям быть гостеприимными и не отказывать в приюте путешественникам.

— Не знаю никакого Зевса! — оборвал его вождь. — Я Амик, у меня свой закон. Я принимаю гостей по-другому. Глядите! — И он показал дубинкой в сторону селения, где у ворот на длинных шестах торчали высохшие человеческие головы. — Места хватит и для вас, морские бродяги! Кто из вас самый сильный? Пусть выйдет на кулачный бой со мной. Если он победит, будет здесь царем, если победа будет моя, то его голова станет в один ряд с этими головами.

Ясон стал снимать с себя оружие. Но его опередил Полидевк:

— Меня называли когда-то лучшим кулачным бойцом в Элладе. Позволь мне сразиться с ним.

Приготовились к бою бойцы, обвязав руки кожаными ремнями. Как разъяренный бык, бросился на Полидевка царь бебриков. Ловко отражал его удары грек, не отступая ни на шаг. Замахнулся Амик и хотел уже нанести Полидевку страшный удар в голову, но уклонился юный герой и нанес Амику такой удар в висок, что раздробил ему черепную кость. В предсмертных судорогах упал царь



Ритон в виде головы быка

на землю. Началась битва, в которой победу одержали аргонавты, захватив богатую добычу».

...Мы не пристаем к берегу — это запрещено турецкими властями. Сообщили они это нам еще в Стамбуле, и дважды за прошедшие дни нас контролировал и недолгое время сопровождал патрульный катер. Связано это, видимо, с напряженными отношениями между Турцией и Грецией.

Берега пустынны. Подходы к ним неизвестны, поэтому лучше отстояться на якоре. Уставшие гребцы устраиваются на ночь прямо на палубе. В трюме слишком жарко и душно. Плавание началось без осложнений, и это радует. За два дня пройдено более ста миль и, если все сложится нормально, завтра мы подойдем к турецкому порту Чанак-Кале, где должны получить разрешение на выход из территориальных вод Турции. Ночь проходит спокойно. Утренний легкий ветер надувает парус «Ивлии», подталкивая ее к входу в длинный и узкий пролив Дарданеллы, соединяющий Мраморное и Средиземное моря.

Находящаяся слева от нас гористая местность с выходящей к морю прекрасной плодородной долиной упомянута в «Аргонавтике» как страна долионов, племени мирного и простодушного, ведущего свой род от бога морей Посейдона. За кормой остается полуостров Кизик, увенчанный горой Kanegar, в древности называвшейся Медвежьей, где аргонавтам пришлось сразиться с шестирукими великанами. Пролив Дарданеллы гораздо шире, чем Босфор, и опасности для прохождения судов не представляет. Однако он и длиннее Босфора втрое, что все равно заставляет быть предельно внимательными.

Поверхностное течение не превышает одного узла. Самый сложный для прохождения участок в районе Чанак-Кале. Пролив сужается до ширины одного километра, делая изгиб вначале вправо, а затем влево. Для идущих из Средиземного моря в Мраморное — наоборот: вначале влево, а затем вправо.

В районе турецкого пограничного порта нам предписано остановиться на якорной стоянке и ждать приезда властей. В подобном положении оказываемся не только мы, но и еще шесть яхт, одна из которых, со швейцарским экипажем на борту, прекрасно нам знакома. Впервые мы встречались еще в Черном море, затем в Стамбуле. Мы рады новой встрече, но новости, рассказанные ими, малоутешительны. Они ждут разрешения на выход из территориальных вод Турции уже



Золотые кубки

два дня без каких-либо вразумительных объяснений.

Вечер проходит в интересной беседе. Уже шесть лет капитан яхты Патрик, француз по национальности, и его супруга Анна-Мари совершают плавания в Средиземноморском бассейне, набирая сборные экипажи из разных стран. В этот раз из Стамбула они идут в Пирей с группой из пяти англичан. Маленький бизнес, доставляющий больше удовольствия, чем денег. Однако супруги — люди обеспеченные и за большими прибылями не гонятся.

С большой доброжелательностью они рассказывают об удобных местах стоянок на греческих островах и самой материковой Греции, отношениях с портовыми и таможенными властями, предостерегают об изменчивости погоды в районе Эгейского моря и многом-многом другом. Поздней ночью мы расстаемся с надеждой, что завтра пограничные формальности будут разрешены и мы двинемся дальше. Ранним утром капитанов яхт и меня забирает катер, и мы предстаем перед старшим офицером береговой охраны Чанак-Кале. Угрюмого вида офицер придирчиво осматривает документы и объявляет, что должен сделать запрос в Стамбул. Вижу, как мои коллеги, капитаны, уже несколько дней ожидающие разрешения на выход яхт, начинают нервничать и протестовать. Однако двое вооруженных автоматами солдат буквально выталкивают нас за двери, а вдогонку мы слышим фразу:

— Погуляйте по городу и будьте в офисе через три часа.

Раздосадованные, мы отправляемся осматривать достопримечательности городка, состоящие из открытого рынка, где продаются фрукты, овощи и множество изделий из кожи, двух мечетей и казарм, в которых расквартированы турецкие солдаты. Картина безрадостная; особенно угрюмо становится от обилия серых рубах, форменных фуражек и автоматов. Такое впечатление, что город на военном положении. Время течет медленно, так же медленно, как движется солнце по небосводу и течет вода в огромной реке — Дарданеллах. Через три часа документы все еще не готовы, мы ждем еще более двух часов и — о, чудо! — наконец-то добро на выход в Средиземное море получено. Тем же катером добираемся на свои суда. Наш экипаж и экипаж Вернье встречают нас улыбками и смехом, спеша рассказать о том, что произошло с ними во время нашего отсутствия.



Золотые погребальные маски микенских царей

Покинули мы суда очень рано, когда все еще спали. Павел, проводив меня, начал изучать лоцию и карты дальнейшего перехода. Предоставлю слово ему.

— Ветер усилился, и я решил спуститься с палубы в штурманскую. Повернулся и вдруг замер от неожиданности. Швейцарская яхта, стоявшая примерно в ста метрах от нас, пришла в движение и, подгоняемая ветром, медленно двинулась по проливу в сторону Геллеспонта. Стало ясно, что якорь не держит ее на песчаном грунте. Я начал кричать, но на палубе никто не появился. Время терять было нельзя, и мы бросились в погоню, задействовав два ряда весел и сорок гребцов. «Ивлия» прошла хорошую милю, пока мы не догнали швейцарскую яхту и не подошли вплотную.

Общий крик, удары весел по воде все же разбудили Анну-Марию, и она выбежала на палубу. Быстро оценив обстановку, смелая женщина подняла паруса и с ловкостью великолепного рулевого развернула яхту. Слава Богу, все завершилось благополучно, мы снова вернулись на якорную стоянку, но, как видишь, завели теперь два носовых якоря и подали длинный конец на их яхту, потому что, как и тысячелетия назад, море опять и опять показывает свой коварный нрав. В древности такая же резкая смена погоды привела к трагедии аргонавтов и их радушных хозяев. А было это так...

«Посетив долионов, аргонавты запаслись водой и продуктами и отправились в дальнейший путь. Когда наступил вечер и корабль был уже далеко от берега, в открытом море вдруг поднялся сильный ветер. Обрадовавшись ветру, аргонавты поставили парус и легли спать. Уснул и впередсмотрящий. Неожиданно ветер затих, а затем подул с большей силой, но изменив направление. Корабль развернуло и он, гонимый бурей, вернулся назад к местам, где жили долионы. В темноте Ясон и его товарищи не узнали берег и подумали, что это какая-то новая страна на их пути. Грозно сотрясая оружием, они сошли на берег. Не узнали аргонавтов и долионы. Услышав плеск весел и звон мечей, они подумали, что это морские разбойники, воспользовавшись бурей и темнотой, хотят напасть на них. Мечами и копьями встретили они своих вчерашних гостей.

До рассвета шел бой, но сильнее и опытнее в бою были аргонавты. Множество долионов и их юный царь были убиты. Когда же рассвело, противники с ужасом увидели, что сражались с друзьями».



Аметистовая гемма

Такую вот злую шутку сыграл с героями ветер, оставив печаль в их сердцах...

Вернье и его спутники поблагодарили нас за оказанную помощь и начали собираться в дорогу. День близился к вечеру, и мы решили не рисковать проходить остаток Дарданелл ночью. За быстроходной яхтой нам все равно не угнаться, а завтрашнего дня, по расчетам, должно хватить на переход из Чанак-Кале к острову Лемнос. К утру ветер снова меняет направление, благоприятствуя нашему продвижению в Средиземное море. Первые пятнадцать миль под парусом «Ивлия» проходит очень быстро. Справа за холмами на северо-западной оконечности Малой Азии лежит Троя — легендарный город, описанный Гомером в «Иллиаде» и «Одиссее». Долгие столетия события гомеровских произведений считались вымыслом, и только благодаря Генриху Шлиману во второй половине прошлого столетия были начаты систематические археологические поиски. В 1870 году Шлиман заново открывает миру Трою, а затем и другие античные центры.

Выход из Дарданелл широкий, течение практически не ощущается, однако волнение моря усиливается непрестанно. Об этом явлении природы нам рассказывал Патрик. Как и в Босфоре, так и в Дарданеллах течение разделено на поверхностное и внутреннее. Основные массы воды движутся в сторону Мраморного моря, и только небольшой поверхностный слой — в сторону Средиземного. Соединение течений и их перемешивание приводит к возникновению даже в хорошую погоду волнения. Волны небольшие, но очень частые, трудно понять, в каком направлении они движутся. Наш корабль подпрыгивает, как необъезженный жеребец. Особенно тяжело приходится рулевым, с колоссальным напряжением удерживающим «Ивлию» на заданном курсе.

Волнение прекращается так же внезапно, как и началось. Гребцы занимают свои места, легкий попутный ветерок помогает их тяжелой работе. Нам нужно спешить, чтобы засветло подойти к Лемносу. С этой целью мы опускаем рею на площадку, затем разворачиваем ее и обносим вокруг мачты, выдвигая вперед на два метра перед форштевнем. Получается что-то вроде бушприта на средневековых судах. Подготавливаем маленький парус 5 х 2,5 метра, который прикрепляем к шестиметровому веслу. Импровизированный рей закрепляем на выступающей части основного рея, и малый парус к всеобщей радости быстро наполняется ветром, придавая «Ивлии» дополнительное ускорение.



Золотые медальоны

Мы пробовали устанавливать легкий дополнительный парус еще в прошлой экспедиции. Делалось это следующим образом: основную мачту соединяли крепким тросом с форштевнем. К тросу крепили небольшой треугольный парус, который должных результатов не дал. Более серьезное изучение барельефов и рисунков на вазах привело к созданной сейчас простейшей конструкции.

Повсеместно стали использовать подобную конструкцию римляне, для этого у них была дополнительная наклонная мачта с реей и небольшим парусом. Для нашего эксперимента мы ограничились основной реей и веслом, так как изготовлять их дома, затем перевозить к месту стоянки «Ивлии» в Стамбуле было сложно и дорого. Единственно, малый парус был сшит по заказу на судоверфи. Рулевые считают, что малый парус очень облегчает их работу, разгружая рулевые весла, легче и гребным командам, сменяющим друг друга.

Чтобы поддерживать высокий темп гребли, мы сокращаем гребные смены до 1,5 часа. Средняя скорость достигает 3,5 узла. К трем часам дня ветер крепчает. Конструкция малого паруса быстро разобрана, рея возвращена на площадку, а затем поднята на мачте. Основной парус развернут, и гребцы наконец-то могут передохнуть.

Наконец на горизонте показалась земля — это легендарный Лемнос. Настроение прекрасное — судно слушается рулей, ветер попутный. Земля все ближе. Отчетливо видны скалистые берега. Такая благоприятная обстановка даже несколько расслабляет, что вполне может привести к неприятностям, которые, впрочем, не заставляют себя долго ждать. Сорвавшийся с пологих берегов сильный ветер сбивает «Ивлию» с намеченного курса. Не помогают ни усилия гребцов, ни умелое руководство кораблем. Большая парусность отбрасывает нас все дальше и дальше. Гребцы выбиваются из сил, но корабль раз за разом ставит лагом к волне и раскачивает, как маятник.

Ситуация становится критической, и, чтобы не усугублять положение, по рации вызываем яхту сопровождения, которая в считанные минуты, взяв нас на буксир, поворачивает носом к волне и помогает удерживаться на курсе. Совместная работа в течение получаса дает возможность укрыться от сильных порывов ветра и не на шутку разыгравшегося шторма в тени берега.

Принятый прогноз погоды неутешителен: штормовое предупреждение, силь-



Золотые черненые кубки

ный ветер, волнение моря до 5 баллов. Благо мы уже на входе в бухту Диапори. Ума не приложу, как древние предсказывали погоду. Нам проще — прогноз мы получаем по рации. Бухта Диапори глубоко врезается в остров. Она пустынна и встречает нас несколькими сонными рыбачьими катерами и открытыми окнами разбросанных таверн. Скрежет песка — и мощный таран корабля, выполненный в виде бронзовой головы свирепого вепря, упирается в греческую землю. На берегу несколько греков, в глазах которых и восхищение, и удивление. Теперь время вступить в разговор нашему переводчику Дмитрию Игропуло, как он сам себя называет, понтийскому греку, чья родословная ведется из глубокой древности.

Весть о нашем прибытии распространяется по острову с молниеносной быстротой, и через какой-то час в Диапори начинают съезжаться его жители. Радушию нет предела: рукопожатия, объятия. Куда только девался языковый барьер! Греки утверждают, что мы не в гостях, а дома, что их земля — это наша земля. А, может быть, и вправду для простых людей не существует границ, и все, чему нас и их учили десятилетиями, глупость?

Вечером прибыли местные власти и, забрав документы, уехали в Мирину. Ветер все усиливается и усиливается, и принимающие нас греки говорят, что шторм и сильный ветер будут свирепствовать всю следующую неделю. Наиболее дружеские отношения у меня сложились с братьями Христо, принявшими на себя ответственную миссию наших гидов. Жена младшего Христо, Мария, и маленький Дмитрий, такой же непослушный, как и все дети на свете, первыми по веревочному трапу поднялись на борт «Ивлии». По счастливой случайности, Мария оказалась не только супругой Христо, но и корреспондентом лемносского радио, что позволило нам уже утром следующего дня услышать в эфире собственные голоса и приветствовать радушно встретивших нас лемносцев.

Все на острове дышит историей и неудивительно, что мифы и легенды окутывают его прошлое.

«Внутри огнедышащей горы Мосхе, расположенной в середине острова, находилась кузница божественного Гефеста. Отсюда Прометей выкрал искру огня и принес ее людям. От нее зажглись повсюду на земле костры и горны. Огонь помог людям в борьбе с природой, благодаря ему они научились добывать и обрабатывать медь и железо, золото и серебро.


Золотой перстень с изображением корабля Крито-Микенской цивилизации

Реконструкция военного корабля времен Одиссея. Марокко

Побывали на острове и аргонавты. Еще находясь в море, увидели мореплаватели огненно-красный остров. Сначала они подумали, что заходящее солнце так окрасило высокие горы.

Но пришла ночь, все потемнело вокруг, а неведомый остров словно пылал в темноте перед ними. Вдруг из вершины горы вырвался столб огня, поднялся высоко в небо и с шумом и треском, рассыпая миллионы искр и раскаленных камней, обрушился в море. Это божественный Гефест начал свою работу в кузнице. Побоялись греки пристать к берегу, подумав, что загорится корабль. Наступило утро, и огонь на острове погас, только шел густой дым из горы.

Медленно сходили аргонавты на берег. Страшно было ступать на землю, внутри которой таился огонь: она казалась им горячей и зыбкой»...

Каменистая почва Лемноса и вправду очень горяча, раскаляемая палящими лучами летнего солнца. Растительности очень мало и укрыться можно только в тени зданий.

Мы стремились вперед, но погода требовала продолжения стоянки. Так прошло четыре дня. Сотни людей побывали за это время на «Ивлии», и каждый считал своим долгом принести какой-то подарок.

Утром — свежий хлеб, чистую воду, днем — овощи, фрукты. И все это от чистого сердца, безо всякой оплаты.

В один из дней Христо-старший привел на корабль своих детей и племянницу. Девочка неделю тому назад перенесла солнечный удар, однако головные боли мучили ее постоянно. На корабле ей опять стало плохо, и за работу пришлось взяться нашему врачу. Массаж, элементы гипноза — и ребенок просто на глазах ожил, заулыбался, щеки из мертвенно бледных стали розовыми. Весть о чудодейственной силе русского доктора разнеслась по окрестностям, и уже на следующее утро от желающих получить медицинскую помощь и консультацию не было отбоя. Высочайшему профессиональному мастерству врача необходимо отдать должное. В экипаже за контактные и бесконтактные массажи, снятие головных болей, умение подобрать нужный тон в разговоре с каждым он получил почетное звание «профессор».

Неожиданное открытие практики русского врача на Лемносе вскоре получило свое объяснение. Медицинская помощь в Греции стоит больших денег, к тому



Золотая погребальная маска и глиняный сосуд с изображением микенских воинов

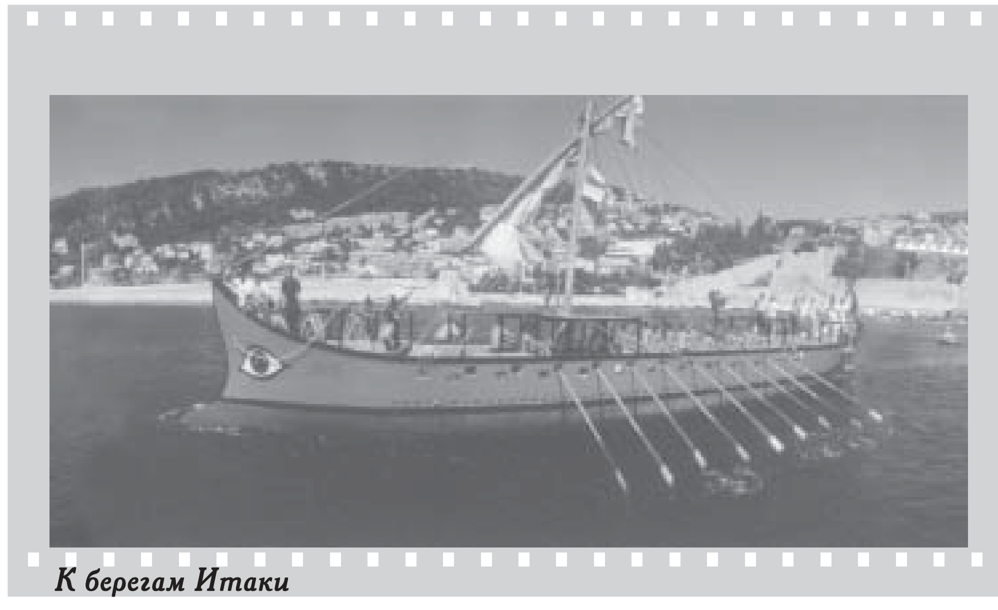
же в стране постоянно ощущается нехватка врачей, особенно на малонаселенных и разбросанных островах.

Время летело незаметно — необходимо было продолжать плавание. Однако море оставалось неспокойным. Никогда не унывающий Христо-младший, посмеиваясь, говорил: «Ну и куда вам спешить, ведь даже великий Одиссей вынужден был долгое время укрываться в тени острова от непогоды, а у него не было такого радушного приема. А вы?». Однако вопреки непогоде мы наметили выход в море и, подняв парус, покинули бухту Диапори. Десятки людей прощались с «Ивлией», желали хорошего плавания, и только Христо отказался прощаться, сказав: «Завтра мы все равно увидимся».

Выход из бухты не предвещал никаких осложнений. Дул попутный ветер, слабое волнение моря доходило до одного балла, был прекрасный солнечный день. Подняв парус, мы стали огибать северную оконечность острова. Неожиданно волнение и порывы ветра усилились, однако с управлением удалось справиться. Самое неприятное началось после того, как мы вышли из тени последнего мыса, чтобы взять курс на Афон. Сильный встречный ветер сначала замедлил, а затем и вовсе остановил «Ивлию», пытаясь развернуть ее лагом к волне. Нечто подобное мы уже испытали при подходе к Лемносу. Только сейчас море разыгралось не на шутку. Двухметровые волны бросали корабль, как щепку. О продвижении вперед не могло быть и речи. После пятичасового сражения со стихией, признав свое поражение, мы вернулись в соседнюю с Диапори бухту. Непогода оказалась сильнее наших устремлений, и мы вновь вынуждены были ждать.

Больше всех ликовал, конечно, Христо. Как говорится, его взяла, и он помальчишески был доволен. Однако и мы, поняв, что лобовая атака успеха не принесет, решили изменить тактику. Мы обратили внимание на то, что с семи-восьми часов вечера и примерно до десяти ветер затихал, именно в это время и надумали попытать счастья. Задача была проста — уйти от острова в открытое море, чтобы быть вне досягаемости береговых ветров, усиливающихся и завихряющихся из-за перепада температур моря и раскаленной суши. Намеченный план решили исполнить через день. Но и он не удался. Остров как будто не хотел отпускать «Ивлию», как и тысячелетия назад аргонавтов. Я вновь вспомнил миф о Ясоне.

«Пристав к Лемносу, аргонавты с удивлением узнали, что на острове нет



К берегам Итаки

мужчин. Управляла женским царством молодая царица Гипсипила. Лемниянки перебили всех мужчин за их измену и сейчас жили самостоятельно. На общем совете женщины решили впустить Ясона и его спутников в город. Лишь несколько человек во главе с Гераклом остались на корабле. Веселье и радость воцарились на острове. Всюду на кострах сжигались жертвы богам, одни празднества сменялись другими, пиры — последующими пирами. Казалось, что герои забыли о том великом подвиге, который ждет их. Беззаботно пировали они на богатом Лемносе. И только Геракл, пристыдивший героев, добился отплытия»...

Нас удерживали не прекрасные гречанки, а погода, которая была не так прекрасна, как лемниянки, но столь же коварна. Прошло еще два дня, и мы сделали третью попытку выйти в море.

Ветер несколько стих, однако наше напряжение не уменьшилось. Покачиваясь на волнах, бесшумно, будто стараясь обмануть стихию, «Ивлия» двинулась навстречу открытому морю. Мы торопились пройти как можно большее расстояние вдоль берега по направлению ветра на полуостров Карье, а затем, подняв парус, рассчитывали отдаться воле волн. По общей договоренности с Павлом, я перешел на яхту сопровождения, откуда и должна была проводиться корректировка управления «Ивлией». Немаловажным был и постоянный контроль, чтобы в случае необходимости мы могли прийти друг другу на помощь. Как и предполагалось, к десяти часам вечера ветер начал усиливаться. Впереди нас ждала тревожная ночь.

Каждые 15—20 минут выхожу на связь. Яхта идет под мотором, ее бросает из стороны в сторону с такой силой, что невозможно находиться на палубе. При лунном свете хорошо просматривается «Ивлия», которая тоже испытывает немалую качку, но, тем не менее, уверенно продвигается вперед. Парус напрягся и прогнулся, как лук; вздымается и, падая, вспарывает воду таран. К двум часам ночи стихия достигает своего апогея. В переговорном устройстве слышу голос товарища: «Зеленая ракета — немедленно на связь. Красная — опасность, немедленно ко мне!».

Усталость сковывает члены. Кажется, что всего на несколько секунд, а на самом деле минут на двадцать забываюсь тревожным сном, который прерывается истошным криком рулевого яхты: «Красная ракета!!!».



Легендарный остров Одиссея

— Что случилось? — вздрагиваю от резкого пробуждения.

Выясняется, что прямо на «Ивлию» движется совершенно не освещенная громада судна. И мы, и «Ивлия» подсвечиваем парус, зажигаем фальшфейера, пытаемся изменить курс — тщетно. А суда все больше сближаются. Наконец, на сухогрузе заметили наш караван, зажгли огни на капитанском мостике, и махина начала менять курс. Корабли разошлись в какой-то полумиле.

Переволновавшись и проклиная на чем свет стоит бездарного капитана и его помощников, доверивших сухогруз автомату, продолжаем свой путь. Только сейчас, несколько успокоившись, замечаем, что ветер немного ослаб. Стихия, испытав нас на прочность, решила, похоже, дать передышку. Позже мы узнали, что шторм достигал шестибальной отметки.

С рассветом определяем свое местонахождение. Получается, что за восемь часов пути мы прошли около 40 миль, что соответствовало средней скорости 5 узлов.

Где-то на востоке разгорается заря. Вначале еле заметно, а затем все сильнее и сильнее освещает она пенящееся море. Розовеет край диска восходящего солнца. Фантастическое и ни с чем не сравнимое зрелище. Яхта сопровождения обгоняет диеру, и перед глазами возникает совершенно необычное явление. Кажется, что «Ивлия» парит над водой, только на доли секунды погружаясь тараном и носом в волну. В какой-то момент солнечный диск точно совмещается с оконечностью мачты, и будто нимб на голове святого, озаряет волшебным сиянием корабль.

Впереди показалась земля — и, перекрывая рокот моря, раздался радостный крик уставших людей, одетых в оранжевые спасательные жилеты, всю ночь боровшихся со стихией и победивших ее. Чудо-корабль с его пропорциональными, до миллиметра выверенными формами, созданный на базе тысячелетнего опыта античных мореходов, перенес шестибальный шторм, ни разу даже не зачерпнув бортом воду. Гладкое и круглое, как яйцо, днище поплавком удерживало диеру на самых крутых волнах.

Наш расчет оправдался не полностью. «Ивлии» не удалось пройти намеченное расстояние вдоль берега. Земля, которую мы увидели утром, оказалась не крайним правым полуостровом Амонорс, над которым возвышается гора Афон, а



Над Грецией висит удушающая жара. Гребцам нелегко...

средним полуостровом Сифония, с прекрасной бухтой Куфо. Туда мы и зашли для того, чтобы переждать непогоду и затем направиться назад к Афону.

Пришвартовавшись в бухте Куфо, уставшие и просоленные, идем купаться. Пройдя двести метров в сторону небольшого дикого пляжа, вошли в воду. Я, как самый нетерпеливый, тут же нырнул и — о, ужас!.. Привыкший к нашему черноморскому побережью с его песчаными пляжами и плавно уходящим в глубину дном, где можно медленно плыть в толще воды и столь же медленно подниматься из темноты на свет, я неописуемо испугался, ощутив себя на большой высоте над пропастью. Только в данном случае пропасть была в воде. Да-да, именно пропасть, черная яма, готовая поглотить все и вся безвозвратно.

Не проплыв вглубь и двух метров, я вылетел на поверхность с душераздирающим криком, который мои друзья восприняли, как крик радости от приятной морской ванны. Сдерживаясь, чтобы не выдать охвативших меня чувств, я ждал, что произойдет, когда они погрузятся в воду. Мой страх и ожидания были с лихвой вознаграждены. Каждый из них проходил по несколько метров в воде по песчаной отмели и, зажмурив глаза, с неописуемым восторгом нырял, чтобы через доли секунды выскочить на поверхность, оглушая округу воинственным кличем. Как позже мы узнали, глубина в бухте достигает 200 и более метров, притом стенки подводного каньона уходят вниз почти вертикально. Для того чтобы безбоязненно купаться, нужно хотя бы несколько раз превозмочь страх «черной дыры»...

Диера, как и везде, вызвала здесь всеобщий интерес. Оказывается, вести о необычном корабле, гостившем на Лемносе, достигли уже и материковой Греции. Появились первые репортажи в местных газетах, и сотни туристов со всего, похожего на три растопыренных пальца полуострова, стали съезжаться в бухту Куфо на встречу с кораблем прошлого.

Новые встречи, новые знакомства. Люди приходят и днем, и ночью, что после тяжелого перехода начинает утомлять. Но ничего не поделаешь, уделить внимание нужно всем, для этого и построен корабль. По этой же причине девизом экспедиции выбраны слова «Соединим века, берега, народы».

Погода налаживается, и после двухдневного отдыха решено сделать попытку достичь Афона и Пантелеймоновского монастыря. Для нас это будет огромным достижением.



Стоянка на острове Одиссея

Мне вспомнилось, как напутствовал меня перед этим походом отец Александр, в миру — Александр Николаевич Кравченко. Я пришел к нему за благословением, так как маршрут нашей экспедиции пролегает по святым местам и есть ничтожный шанс попасть на гору Афон в Греции, во всемирно известный Пантелеймоновский монастырь. Узнав о цели моего визита, отец Александр произносит: «Это будет сложно. Очень, очень сложно. Афон — это не просто святая земля, это монашеская республика, доступ посторонним туда закрыт. Ночь отдана молитве, и литургия завершается при солнечном свете. После службы — трапеза. Несколько часов отдыха — и каждый отправляется на послушание без напоминания и принуждения. А работы в монастырях много. Сам настоятель, обвязавшись простой веревкой, на высоте десятков метров красит соборные купола. И так изо дня в день, из года в год, из века в век. Истово молятся монахи еженощно, истово трудятся днем. Теперь ты понимаешь, что мешать им большой грех. Но не отчаивайся. Я уверен, что вас будут рады видеть, ведь в последние годы немного людей посещает святые места»...

Позднее я узнал, что не только ради монашеского покоя закрыт Афон. Была еще и политическая подоплека. По законам Греции, памятник, принадлежащий другому государству на ее территории, должен находиться под охраной этого государства. Иначе, какой бы святыней ни был памятник, Греция имеет право его аннексировать. Обитель святого Пантелеймона принадлежит России, а у нее денег на поддержание монастыря нет... Так что, того и гляди, отберут святыню, а ведь она бесценна. В ней хранится более тысячи русских, славянских и греческих рукописей, большое количество грамот византийских императоров, сербских и русских монархов. До наших дней собрание это мало исследовано и не описано. А коллекция старинных икон!..

Я знаю, что отец Александр побывал на Афоне и хорошо знаком с настоятелем монастыря святого Пантелеймона. Ректор пообещал дать мне письмо к настоятелю и в заключение добавил: «Православный человек всегда связывал с Афоном самое сокровенное. А наша Одесса в особенности. Сюда со всей России и Украины сходились тысячи паломников, ожидавших отправления кораблей к святым местам. Здесь они жили и молились на Пантелеймоновском и других подворьях; отсюда отправлялись в долгий путь, сюда и возвращались. Идите с миром,



и да помогут вам Господь и великомученик Пантелеймон!..»

Великомученик Пантелеймон родился в Никодемии (Малая Азия. — **Прим. авт.**) и учился искусству врачевания у знаменитого целителя Ефросиана. Приняв крещение, стал исцелять больных именем Христа. Врачебная деятельность и успехи Пантелеймона вызвали зависть. По доносу врач-христианин был схвачен и подвергнут страшным истязаниям. За отказ отречься от веры в 305 году по указу императора Максимилиана Пантелеймон был казнен; позднее, после торжества христианства, причислен к лику святых. С его именем связана вера врачей-христиан в успех проводимого курса лечения. Верующие призывают Пантелеймона в момент освящения воды, в минуты, когда молятся за немощного или за потерявшего покой и сон.

Целителя Пантелеймона всегда почитали в Одессе. С середины XIX века и до времен революции святой считался патроном железнодорожной станции Одесса-Товарная, служащие которой собрали немалые деньги на покупку иконы и серебряной свечи. Афонское Пантелеймоновское подворье, основанное в 1876 году рядом с железнодорожным вокзалом, стало самым удобным местом для того, чтобы встречать приезжающих паломников и провожать их в плавание к Святой Земле. Уже через несколько лет слава о Пантелеймоновском подворье разнеслась по всей губернии, а затем и по всей России. Начал возрастать поток паломников. Иногда, после прибытия в Одессу, им приходилось ждать отправки морем по несколько месяцев... Небольшого здания не хватало. С целью разместить всех были открыты еще два подворья, читай — гостиницы, Афонское Ильинское и Афонское Андреевское.

Своего пика паломничество русских в Афон, Константинополь и Иерусалим достигло в последней четверти XIX столетия. Благодаря пожертвованиям одесских граждан Пантелеймоновское подворье продолжало разрастаться. Так, владелец крупнейшего в те времена на юге России канатного завода Яков Александрович Новиков подарил церковной гостинице свой участок земли со следующей дарственной надписью: «Для устройства церкви и служб, в которых начальствующим монастыря встретится надобность в видах доставления паломникам, путешествующим к Святым местам, приюта и душевного упокоения».

В 1893 году на средства Афонского Пантелеймоновского монастыря в



На острове Итака

Одессе, опять-таки на землях подворья, был заложен большой храм. 9 мая 1893 года «Одесский вестник» сообщал: «Все сооружение строится таким образом, чтобы два нижние этажа по фасаду были заняты жилым помещением; церковь расположится над жильем, будет высока и в состоянии вместить в себе до 5000 богомольцев».

Жилое помещение новой церкви могло принимать до 600 постояльцев, но и эту помощь богомольцам хозяева подворья сочли недостаточной. Скоро они предприняли попытку выстроить собственный корабль для перевозки паломников. Эти благородные деяния были прерваны начавшейся Первой мировой войной...

У читателя может возникнуть вопрос: на какие же средства кормились и путешествовали паломники? Богатые добирались в Святые места за свой счет; бедным помогали верующие всем миром, собирая на дорогу и пропитание. Большие благотворительные суммы вносили известные российские меценаты и царствующий дом Романовых. Хождение за тридевять земель становилось для богомольца ярчайшим событием всей жизни. Паломник из глубинки становился для своих односельчан источником знаний о мире. Он множество раз повторял рассказы обо всех перипетиях своего пути, о храмах, чудесах и молениях... Некоторым из богомольцев удавалось собрать средства на изготовление так называемого паспорта паломника. Это был большой трехстворчатый деревянный складень, на котором монахи Афона или Иерусалима писали путь богомольца, вкрапляя в роспись сюжеты из христианской истории.

Известен один из таких паспортов, принадлежащий известному одесскому коллекционеру Олегу Губарю и выставлявшийся в музее личных коллекций А. В. Блещунова. В небольших картинках, покрывающих деревянную поверхность, — и наивные аллегории, и сущая правда жизни... Такие паспорта хранились в семьях и, как самое святое, передавались из поколения в поколение. Сегодня в Афонском Пантелеймоновском подворье ведутся большие восстановительные работы. Скоро этот комплекс гостиниц и храмов вновь во всем великолепии предстанет на привокзальной площади Одессы.

Судьба русских монастырей на самом Афоне сложилась более трагично. В монастырских гостиницах после Гражданской войны разместились не богомольцы, а более 20 тысяч солдат и офицеров армии Врангеля, эвакуировавшихся из



Как и на любом греческом острове, на Итаке процветает туристический бизнес, а в маленьких магазинах продается огромное количество сувениров

Крыма. Они привезли и оставили на хранение в обителях бесценные сокровища: иконы, книги, древние рукописи. Афон стал пересыльным пунктом для тысяч русских людей. Отсюда отправлялись они во Францию, в страны Латинской Америки и даже в Австралию... Последней нитью, связывавшей многих из этих людей с Родиной, была память о Пантелеймоновском монастыре... Затем реальная связь обители с Россией оборвалась. Оставшиеся русские монахи доживали здесь свой век, некоторые уходили в другие монастыри. Обитель обветшала, число монахов сократилось до минимума. Сильный пожар уничтожил здание гостиницы, разорил библиотеку. Многие книжные сокровища пропали. Русские скиты, насчитывавшие до революции тысячи монахов, пришли в совершенный упадок, когда вымерли или ушли из них последние насельники.

В конце концов в Афонском Пантелеймоновском монастыре осталось 19 монахов. Во времена походов на «Ивлии» греческие власти любыми средствами противились увеличению их числа и связи с Родиной. Здесь до сих пор нет электричества и других благ цивилизации. Мы хотели в подарок привезти небольшой бензогенератор, но отец Александр отговорил. Бензина в монастыре все равно нет, а за 40 километров, из Уранополиса, его возить никто не будет...

В утренней дымке Монт-Атос просматривается не очень хорошо. Что значит — преломление света! Неделю тому назад, выходя из пролива Дарданеллы, мы видели гору отчетливо, хотя тогда до нее было более 70 миль, а сейчас в три раза меньше...

Скалы, ущелья и пропасти — всего этого на Афоне в избытке. Украшает гору богатейшая растительность. Чем ближе мы подходим, тем отчетливее становится виден изрезанный расщелинами рельеф. Растительность — бирюзового цвета. Светлыми пятнами на ее фоне проявляются здания и шпили храмов. Здесь расположились 20 монастырей: болгарских, русских, сербских, греческих. Начало им было положено в IX веке, когда под давлением Константинопольского патриархата византийский император Константин Погонат отдал эту землю в исключительное владение монахам. Впервые же полуостров упомянут еще в дохристианской истории. Решив создать укрепленную базу на территории Греции, персидский царь Ксеркс дал указание перерезать восточный “палец” каналом, чтобы превратить эту землю в неприступную твердыню. Канал был прорыт в 483 г.



Хоть и прекрасен остров Одиссея, но «Ивлии» пора готовиться к длитель-

до н. э. Его следы видны и сегодня. Впрочем, подобная фортификация не помогла персидскому властелину овладеть Элладой.

Греки самоотверженно боролись за свою свободу, — а полуостров, освобожденный от персов, стал для них священным местом... На Афоне, в одном из храмов, находилась статуя Зевса Фракийского, на поклонение к которой и за советами храмового оракула прибывали люди со всех концов известной тогда Ойкумены. Вот когда зародилось паломничество!..

Первый христианский монастырь был построен на Афоне в 968 году отшельником Афанасием. Он носил имя святого Лавра. Активное строительство велось здесь с 970 по 1385 годы, когда были заложены и построены все 20 монастырей. Последним возвели монастырь святого Дионисия...

Еще во времена Киевской Руси, в 1080 году, появился здесь первый русский монастырь.

Сегодня монашеский Афон — это целая религиозная республика, подчиненная духовной власти кинота, монашеского совета полуострова. Как и в прошлом, законы, регулирующие жизнь монашеской республики, достаточно своеобразны и суровы. Долгие столетия сюда не ступала женская нога. Не так давно министерством просвещения Греции руководила женщина, решившая нарушить многовековую традицию. С ее молчаливого согласия одна из журналисток, переодевшись мужчиной, прибыла на Афон, однако была разоблачена и судима.

Даже животные на полуострове — только мужского пола. Основную тяжелую работу выполняют мулы. Афонские легенды гласят о том, что и птицы предпочитают продолжать свой род за пределами священной горы.

Мы подходим все ближе и ближе. Уже хорошо просматривается громада Пантелеймоновского монастыря. На берегу пустынно и тихо. Черными выгоревшими глазницами смотрят на нас пяти-шестиэтажные здания гостиниц. Безлюдье... Обрушившиеся крыши, издалека заметные трещины в стенах, покосившиеся ставни и двери. Становимся на якорь. Швартоваться у стен монастыря запрещено, — возможен арест. Приглядевшись, отчетливо вижу двух вооруженных солдат. Они пристально рассматривают «Ивлию». Внутреннее желание преклонить колена на Святой земле и передать письма меня не покидает, но никого из монахов на берегу не видно. Рядом с «Ивлией» — яхта «Юрий Гагарин».



ному и сложному переходу через Адриатическое море к берегам Италии

Капитан Данилыч дает команду купаться и сам первым плюхается за борт. Наш старый морской волк растроган. Он поет, размахивает руками и обращается к своему любимому «Гагарину» со словами: «Знал ли ты, мой корабль, что будешь в святых водах? Знал ли ты, что мы дойдем сюда?..» Корабль в ответ благодушно поскрипывает якорной цепью. Один из солдат спускается на берег и что-то кричит. Мы делаем вид, что ничего не понимаем, хотя его жесты очень красноречивы; он требует, чтобы мы убирались.

Выбравшись из воды, Данилыч пытается завести дизель. Он как будто заводится. Поднята якорная цепь. Но в этот момент дизель глохнет, и, подгоняемый волной «Гагарин» прямехонько утыкается в причал. За ним швартуется и «Ивлия».

Грек очумело смотрит на нас. Такой наглости он не ожидал. Я быстро тараторю ему на английском, что нам нужна вода. Он достает рацию и начинает с кем-то переговариваться. Наконец, привлеченный шумом, к нам приближается проходивший поодаль пожилой монах. Я вручаю ему письмо отца Александра. Прочтя письмо, он переговаривается с военным, после чего мне разрешают войти в монастырь, а членам экипажа — набрать воду...

Святая земля, святые ступени! Неожиданно я почувствовал необъяснимый подъем; показалось, что ко мне прикоснулось что-то светлое; стало легко и свободно. Мой спутник провел меня по монастырю в полном молчании. Сколько прошло времени, минуты или часы, я не осознал. К моему глубочайшему сожалению, все монахи во главе с настоятелем были на вечерней службе, но мой немногословный проводник обязался передать им послание...

Мы спустились к кораблю.

Получив инструкции из Уранополиса, офицер охраны начинает нас вежливо, но очень настойчиво выпроваживать из монастыря. Шоковое состояние, в котором он находился около часа, увидев античный корабль, проходит...

Уже глубокой ночью «Ивлия» подходит к небольшому курортному городку Уранополису, расположенному в самой глубине бухты, где нас ждут местные полицейские начальники и их жены, чтобы первыми посетить корабль. Благодаря необычности судна и дерзости, с которой мы осмелились высадиться на берег в районе Пантелеймоновского монастыря, все проходит гладко, хотя будь это не



Ю.Лозицкий *О.Сидоренко и А.Павленко*

«Ивлия», а кто-либо другой, штраф исчислялся бы десятками тысяч долларов.

Из-за большого скопления судов на городском причале решили поставить «Ивлию» на якорную стоянку. Переставив диеру, наладили переправу с берегом, благодаря которой поток желающих познакомиться с кораблем не ослабевает ни днем, ни ночью.

Радушные хозяева снабжают нас питьевой водой и свежими фруктами, за что мы им очень благодарны. Стоянка подходит к концу. Мы штурмовали Афон и поднялись на его недосягаемую вершину. Это, конечно, не военная операция и не альпинистское восхождение, но подчас членам экспедиции приходилось прибегать и к военной хитрости, показывая свои смелость и бесстрашие.

Первая часть экспедиции выполнена, далее наш маршрут проложен к городу Воло, на месте которого в античности находился легендарный Иолк, родина аргонавтов. Это будет самый длительный переход вдали от берегов. Запланирована только одна стоянка на острове Скиатос.

В полуденной дымке проплывают еле заметные очертания огромного монастыря святого Пантелеймона, и мы мысленно прощаемся с остающимися в нем русскими людьми. «Ивлия» уходит все дальше и дальше в море. Где-то справа в ночи остается в глубокой бухте Куфо небольшая и очень красивая деревушка, принявшая нас после сильного шторма несколько дней тому назад.

Море очень спокойно. Даже не верится, что не так давно в каких-нибудь нескольких милях от бухты бушевал шторм. Утром, начав движение из бухты Уранополиса, мы не смогли пользоваться парусом из-за абсолютного штиля. Едва заметный вечерний бриз, всего несколько часов давший отдохнуть гребцам, снова сменился безветрием. Впереди была нелегкая ночь. Сменяя друг друга каждые полтора часа, гребные команды вели «Ивлию» все дальше на юго-запад.

Как все же сложна и тяжела работа гребцов на столь необычном корабле. Перенервничав и устав во время шторма, мы не в меньшей степени устали от жаркого безветрия. Температура в эти дни поднималась в тени до 35 градусов. Постоянно хотелось пить. А запас воды на 65 человек экипажа составлял примерно 1 тонну. При расчетном переходе от Уранополиса до Скиатоса на четверо суток это, примерно, 3,5 — 4 литра на человека в день на все нужды. Режим, прямо скажем, жесткий, так как за одну смену на весле гребец теряет триста —



Троянский конь (прорисовка на вазе)

четыреста граммов веса. Смен же таких за сутки 6 — 7, и восстанавливать потерю веса только за счет усиленного питания невозможно — нужна вода, которой мало. После испытания бурей испытание жаждой было, пожалуй, одно из самых тяжелых.

В море, особенно когда оно совершенно спокойно и даже, как это ни странно, однообразно, время теряет свои рамки. День сливается с ночью, а ночь — с днем. Все статично, ничего не происходит, только весла, как в замедленной съемке, входят в воду. Даже разговаривать не хочется. Жара притупляет все чувства и очень пагубно влияет на физическое состояние, психику. Еще во время подготовки экспедиции в Стамбуле, где была примерно такая же жара, многие страдали от ожогов. Сейчас ситуация осложнилась еще больше. Спрятаться от палящих лучей солнца некуда. Грести в майке или рубахе невозможно, так как одежда мгновенно становится мокрой от пота и прилипает к телу. Я не до конца оправился от солнечного удара, полученного в Стамбуле, когда другая болезнь показала свое коварное лицо.

После ушиба голени на месте, где должны были бы остаться обычные синяки, неожиданно под кожей появились скрытые маленькие язвочки. Температура тела в считанные часы достигла 40 градусов. Я несколько раз терял сознание. На второй или третий день язвочки эти вскрывались, но еще очень долго не заживали. Наш врач объяснил данную болезнь индивидуальными особенностями моего организма, таким образом отреагировавшего на окружающую жару и влажность в сочетании с ушибом. Впрочем, как показал длительный переход в Эгейском море, точно такое же заболевание поразило еще нескольких членов экипажа. Так что для врачей, думается, изучение причин болезни и поиск путей ее лечения будет небезынтересен.

В начале четвертого дня перехода, когда запас воды сократился до минимума — сто литров, на горизонте появилась группа островов. Один из них и был долгожданный Скиатос. К трем часам пополудни «Ивлия» вошла в бухту небольшого городка, расположенного на острове. Первым и самым главным делом было пополнить запасы воды и отдохнуть. Однако очень скоро всем стало ясно, что отдых в этой части острова — дело невозможное. В глубине бухты скрывался небольшой аэродром, на который заходили на посадку над самыми мачтами яхт и



Одиссей поражает циклопа (прорисовка на вазе)

кораблей одно- и двухмоторные самолеты. К тому же к большому пирсу один за другим швартовались большие и маленькие паромы.

Нужно отметить, что греки-мореходы управляют катерами и кораблями с необычайной лихостью, порой просто дух захватывало, когда довольно большой, на 50 — 70 автомашин, паром на полном ходу шел к берегу, откидывая, как десантный корабль, аппарель, и уже перед самым берегом давал полный назад, замерев, как вставший на дыбы конь. Не успевает еще последняя машина въехать в чрево металлического дракона, как аппарель закрывается и паром, не особенно соблюдая мореходные правила, устремляется дальше.

У меня сложилось впечатление, что лучшим капитаном здесь считается тот, кто разгонит кораблем наибольшую волну, наделает больше всех шума и устроит самый грандиозный переполох.

Морские автобусы, конечно, нельзя сравнить с сухопутными, но вот интересная деталь, которую каждый из нас мог наблюдать ранее в Стамбуле. Вереницей, один за другим по основным магистралям огромного города движутся небольшие маршрутные автобусы на 10 — 15 посадочных мест. На остановках каждый из автобусов производит оглушительный вой, скрежет и свист и не трогается с места до тех пор, пока новые пассажиры не займут свои места. Очень часто водители перекрывают движение стоящим за ними автобусам, которые уже заполнены пассажирами, но они не тронутся с места, продолжая подавать звуковые сигналы до тех пор, пока не найдутся желающие ехать. Чем больше оглушительна сирена, привлекающая пассажиров, тем больше ходок за день сделает автобус, а, следовательно, тем больше сумеет заработать его хозяин. И неудивительно, что чем виртуознее покажет капитан греческого парома свое мастерство, тем больше желающих будет сесть именно на его паром.

На Скиатосе «Ивлию» пришвартовали так, чтобы снующие паромы не сильно раскачивали судно. Но такое расположение в тени каменной гряды оказалось совсем небезопасным. Рядом на берегу раскинулся шатер небольшого террариума французского факира, демонстрирующего несколько десятков различных ядовитых змей. В отличие от наших зоопарковых террариумов, пресмыкающиеся находились не за стеклом, а в небольших клетках, обтянутых крупной сеткой. Удивительно, как эти гады не покинули своих жилищ и не расползлись по всему острову!



Одиссей поражает женихов (прорисовка на вазе)

Неприятное соседство как с механическими, так и с живыми драконами вынудило нас после заправки бочонков водой покинуть остров. «Ивлия» заскользила по гладкой спокойной воде навстречу с городом Воло, где руками прекрасного корабельного мастера был построен корабль «Арго» и откуда, по преданию, стартовали аргонавты.

Напоследок мы столкнулись с еще одним необычным и очень красочным зрелищем. Неожиданно за кормой послышался с каждой секундой усиливающийся звук лодочного мотора. Но наше внимание привлек не он, а парящий над самой мачтой «Ивлии» человек, над головой которого находилось треугольное крыло. Человек был связан с лодкой тончайшим тросом, и чем большую скорость она набирала, тем выше он поднимался над морской гладью. Все застыли. Немногим удавалось в жизни видеть полет дельтапланериста, тем более морского. Взмывая все выше к облакам, он отчаянно махал нам рукой. Потом опускался к самой воде, чтобы снова уйти ввысь.

Вместе с заходом солнца скрылся вдалеке Скиатос. «Ивлия» держит курс на материк.

Утро в море наступает всегда как-то неожиданно. Вначале небо становится чуть-чуть серым, затем розовеет, и после этого сразу появляется солнечный диск. Вот так и сегодня, неожиданно вынырнувшее из-за горизонта солнце осветило большую и очень глубокую бухту, в которую медленно, подталкиваемая еле уловимым ветерком, входила «Ивлия».

Город Воло — небольшой административный центр Северо-Восточной Греции, в котором проживает около 150000 жителей и действуют 2 мощных цементных завода. Бухта настолько обширна, что находящийся в ее глубине город стал хорошо различим только к обеду. Не зная подходов, ищем место стоянки и с этой целью подходим вплотную к берегу, на котором раскинулись туристические базы, бассейны, отели и рестораны. На пляжах расположилось очень много отдыхающих, которые незамедлительно начали выражать свое восхищение кораблем криками, попытками вплавь достигнуть его и взобраться на борт. Увлеченные столь бурным изъявлением чувств, мы не заметили, как с левого борта вплотную к нам подошел катер береговой охраны и человек, вышедший из рубки, жестами и криком, не дающим возможности отказаться, приказал следовать за ним.



Служанка омывает ноги Одиссею *Гомер*

В Греции мы в первый раз столкнулись с тем, что нас, прямо скажем, силой или, даже можно выразиться, под конвоем повели к месту стоянки. Что-то подобное в самом начале экспедиции произошло в морском пограничном порту Чанак-Кале. Однако тогда прекративший наше движение турецкий пограничный катер сделал это в соответствии с правилами прохода парусниками проливов Босфор и Дарданеллы, которые гласят, что суда, следующие из Черного моря в Средиземное, должны обязательно остановиться для закрытия границы в порту Чанак-Кале, а суда, идущие из Средиземного моря в Черное — в порту Бююк-Дере. Но это в Турции, к тому же в городках, считающихся морской границей. А здесь, в Греции? Как-то стало не по себе. Повинуясь приказу, корабль медленно вошел в порт, и мы начали готовиться к швартовке. На пирсе нас встречало около пятидесяти громко что-то обсуждавших людей. На крышу небольшого, стоящего на самом краю пирса, здания взобрались двое мужчин с телекамерами. Но зачем же был нужен военный катер?

Все оказалось гораздо проще, чем мы предполагали. После ювелирно произведенной швартовки под общие аплодисменты собравшихся подошедший офицер береговой охраны сообщил нам, что в Воло «Ивлию» ждут уже несколько дней. Мэр поручил ему заботиться о нас и оказывать всевозможную помощь. А сейчас нас ждал у себя в кабинете вместе с представителями радио, телевидения и прессы начальник береговой службы.

В шикарном кабинете за резным дубовым столом сидел молодой, лет тридцати трех, мужчина в гражданской одежде, больше напоминающий рыбака, чем крупного военного чиновника. Однако первое впечатление о человеке бывает обманчиво. Как гласит русская поговорка: «Встречают по одежке, провожают по уму». Вот и наш гостеприимный хозяин, так неэффектно выглядевший при первой встрече, на самом деле был добрым и отзывчивым человеком, оказавшим свалившимся с небес путешественникам множество услуг. Вода и электричество — бесплатно, пропуск на территорию порта желающих осмотреть корабль и встретиться с экипажем — неограничен. Еще на пресс-конференции он сообщил нам, что мэр города встретится с экипажем через несколько дней. Необходимо также упомянуть, что за стоянку с нас деньги не брали и даже специально для нас перенесли вглубь порта стоянку паромов.



Капитан «Ивлии» П.Гончарук готовит экипаж и корабль к отплытию

Воло и его жители просто очаровали экипаж. Корабль везде вызывал интерес — и в Болгарии, и в Румынии, и в Турции, но то, что происходило здесь, перешло все границы гостеприимства и дружелюбия.

За 7 дней стоянки «Ивлию» посетило свыше двух тысяч человек. Люди приходили и днем, и ночью — были здесь и греки, и немцы, и французы, и англичане.

В дни стоянки в городе Воло наш повар Владимир Подгорнов готовил из наших и приносимых на корабль продуктов еду в количестве, в несколько раз превышающем потребности экипажа, и угощал всех приходящих. Великолепное поварское искусство он показал в приготовлении национальных русских блюд — борща и пельменей. Гости с огромным удовольствием вкушали судовые хлеб-соль, не оставаясь в долгу.

На третий день стоянки мэр города Воло дал обед в честь экипажа корабля, на котором художники, участвующие в экспедиции, вручили мэрии картину с изображением «Ивлии». Вместе с несколькими официальными чиновниками мы сфотографировались возле памятника в честь славного подвига аргонавтов.

На небольшом мраморном постаменте, увенчанном медной копией «Арго», высечены золотыми буквами имена всех спутников Ясона. «Ивлии» понадобилось два года, чтобы от берегов Северо-Западного Причерноморья достичь Воло. Путь же, пройденный аргонавтами, еще больше, ведь они дошли до Колхиды и вернулись домой, добыв золотое руно.

В один из дней, проводя для экипажа благотворительную экскурсию, пожилой грек — председатель местного отделения национального комитета греко-русской дружбы, рассказал, что место, где был построен «Арго», называется Пагасы, а тронулись в путь аргонавты из городка Афеты. Наши познания на тот момент говорили о совершенно ином. В предместьях современного Воло находился город Иолк, в котором замечательный мастер построил корабль, названный в его честь «Арго». В тот момент мы не решились спорить с уважаемым человеком, но вечером я достал бесценную книгу — «Географию» Страбона, которую я вожу с собой второй год подряд.

У географа и путешественника античности можно найти ответы на многие возникающие сегодня вопросы. Читаю следующее: «... Иолк с древних времен





Прорисовка Сциллы и Харибды, между которыми попал корабль

разрушен; отсюда Пелий отправил Ясона и корабль «Арго». Согласно мифу, место это названо Пагасами (Pagasos — в переводе «строитель» или «сооружающий корабль». — **Прим. авт.**) от постройки здесь корабля «Арго», хотя иные считают более убедительным, что имя это дано месту от источников («источники» по-дорийски — «пагаи». — **Прим. авт.**), во множестве текущих здесь и обильных водой. Поблизости находятся также Афеты, как бы пункт отправления аргонавтов. Иолк лежит над морем... восстание и господство тиранов подорвали расцвет Иолка».

В отрывке, как видно, указано несколько географических пунктов, которые можно считать местом строительства корабля и местом старта. Однако, рассмотрев территорию, где расположены Иолк, Афеты и местность Пагасы, приходишь к выводу, что находились они в получасе ходьбы друг от друга. В своем отрывке на большем удалении от Иолка Страбон указывает еще один более крупный город — Деметриаду. Он пишет: «Иолк лежит над морем в 7 стадиях от Деметриады», что составляет примерно 1100 — 1200 метров. Ну что ж, если кто-либо хочет считать местом старта корабля аргонавтов город Афет, пусть считает. Ежели кому-либо больше нравится Иолк, тоже большой ошибки не будет. Сегодня же весь почет и слава давних традиций достаются современному Воло. И он, прямо скажем, несет их с высоко поднятой головой и не без коммерческого успеха.

Несколько лет тому назад замечательный ученый и естествоиспытатель Тим Северин, воссоздав копию «Арго», повторил древний маршрут, начав плавание из Воло. Об этом событии местные жители прекрасно помнят. Небольшие копии корабля продаются в каждом магазинчике. Здесь можно купить открытки, плакаты, посвященные старту «Арго» Тима Северина. Даже в кафе и ресторанчиках вам с удовольствием предложат вино, которое называется «Арго». Приятно вспомнить, что в считанные дни рядом с фотографиями корабля «Арго» появились и фотографии «Ивлии».

И группа Тима Северина, и мы строили копии античных судов с целью испытать их мореходные качества и научиться управлять ими. Дополнительно изучались и многие другие аспекты — это и нахождение экипажей длительное время в экстремальных условиях, и попытки локализации разбросанных античных поселений.



Одиссея во время плавания в Мессинском проливе

Если внимательно рассмотреть цели, вызвавшие далекое плавание, предпринятое Ясоном и его друзьями, то среди прочего было желание попасть в богатую золотом Колхиду ради добычи. Реки Фасис и Риони в те времена были богаты золотым песком, который промывался через бараньи шкуры. Вода сходила, а крупицы золота оставались в шерсти. Крупные кусочки извлекались оттуда, а мелкие добывались методом сжигания шкуры в глиняном горшке, когда происходило спекание золотой крошки. Также среди целей, стоявших перед аргонавтами, была разведка новых земель, куда впоследствии могли двинуться поселенцы.

Многие годы в науке существует вопрос: что стало причиной переселения греков на новые места жительства и образования средиземноморских и черноморских колоний и городов-полисов? Что являлось первопричиной? Межплеменные столкновения, нехватка продовольствия, раздел земель, увеличение численности населения?

Проблема эта весьма актуальна. Одни авторы считают основной причиной заинтересованность в установлении торговых контактов с районами, богатыми металлом, хлебом, лесом, другим ремесленным сырьем и сельскохозяйственной продукцией, недостаток которых якобы остро ощущался. Другие полагают, что главную роль сыграл резко обострившийся земельный голод, обусловленный перенаселенностью страны. В соответствии с тем, как трактуется эта проблема, и рассматриваются различными авторами греческие колонии как торгово-ремесленные или сугубо аграрные.

Познакомившись немного с современной Грецией, ее жарким безводным климатом и обилием при том продуктов питания в магазинах, а также списком экспорта сельскохозяйственной продукции, мы убедились в рентабельности греческого сельскохозяйственного производства.

Безусловно, невозможно сравнивать методы воспроизводства сельскохозяйственной продукции более двух тысяч лет тому назад и сегодня, но и численность населения, а также рацион питания тоже не сравнимы. Конечно, нельзя с полной достоверностью утверждать, как и по каким причинам происходил исход греков в новые колонии. Мне кажется, что основной задачей создания этих поселений, а позже и городов, было усиление могущества той или иной метрополии.

Недаром метрополия и ее колония с самого начала связывались тесными уза-



В Мессинском проливе

ми и самое главное — узами кровного родства. Отправляясь в дальний путь, колонисты увозили с собой в чужие края обычаи и веру в богов метрополии. Главным знаком кровной связи колонистов со своей родиной был священный огонь, который брали с алтаря главного храма. Переселенцы перед отплытием присягали в верности своему первому отечеству. Корректно ли проводить параллели, не знаю, но бегущие из стран СНГ от хаоса и неразберихи, голода и межнациональной розни немцы, греки, евреи, представители многих других национальностей не присягают на верность своему старому отечеству и не берут с собой его отживших богов...

Относились бы с таким почтением греки к своей родине, если бы в ней царил голод и хаос? Наверное, нет. В годы становления колоний основную роль играл не аграрный вопрос. Процент сельскохозяйственной продукции, направляемой из колоний в метрополию, был совсем невелик и даже наоборот — метрополии приходилось снабжать переселенцев. Большинство колоний занимало небольшую территорию на побережье, достаточную лишь для того, чтобы прокормить несколько сот, в редких случаях тысячу переселенцев вместе с их семьями. Основным их занятием было развитие многообразных отношений с местным населением. В данном случае колония непосредственно работала на метрополию, создавая той новые рынки сбыта цивилизованной ремесленной продукции взамен на необходимое сырье.

Греческие колонии — это не что иное, как торговые посредники, прочными узами связанные как с продавцом, так и с покупателем. Проявлением этого служат с одной стороны дружественные отношения с метрополией, а с другой — интенсивное взаимодействие с варварской культурой. Колонии расцвели и стали могущественными только там, где сошлись интересы «продавца» и «покупателя». Метрополии не поддерживали не приносящие торговой выгоды колонии, точно так же, как и варвары добивались их уничтожения в том случае, если были не заинтересованы в предлагаемом греческом товаре. Но та колония, которая становилась торговым центром, была почитаема. Обычно государственное устройство колонии в общих чертах воспроизводило конституцию метрополии. Греческие граждане, прибывшие как из метрополии в колонию, так и наоборот, были уважаемы и их интересы охранялись как в суде, так и в торговых сделках.



Но вернусь к мифу о Ясоне и его спутниках. Согласно ему, за Золотым руном аргонавтов послал коварный царь Иолка Пелий в надежде, что те по пути в Колхиду погибнут. Как помнит читатель, золоторунный баран доставил Фрикса к колхидскому царю Ээту, который вначале оказал ему всяческие почести и выдал за него свою старшую дочь. Но затем Ээт женился сам и у него родился сын, который должен был унаследовать царский престол. Боясь, что Фрикс будет претендовать на трон, царь приказал ему уйти из Колхиды. Фрикс согласился покинуть Колхиду только после того, как ему будет возвращено золотое руно. Услышав это, Ээт пришел в бешенство и в безумном гневе убил зятя, а затем изгнал свою старшую дочь и сыновей Фрикса из Колхиды. Пелий сказал Ясону, что тень Фрикса приходит к нему и просит отмщения, и только Ясон может вернуть Золотое руно, несущее благоденствие и удачу Греции. С возвращением золотого руна на родину Ясону будет возвращено и царство. Тотчас после разговора с Пелием Ясон стал готовиться к походу в Колхиду.

Он объехал всю Грецию и собрал славных своими подвигами героев в поход. Согласились принять участие в походе и величайший из героев — Геракл и его друг Полифем. Собрались герои в Иолке. Кого только не было среди них: гордость Афин — могучий Тезей, сыновья Зевса — Кастор и Полидевк со своими друзьями Идасом и Линкеем, сыновья бога ветров — Калаид и Зет, Мелеагр, могучие Анкей, Адмет, Пелей и Теламон, певец Орфей, кормчий Тифис, юный Гилас, Оилей, афинский царь Эгей, Лаэрт — царь острова Итаки, прорицатель Мопс, мудрец Амфиарай и многие другие. Всего их было пятьдесят. Никогда еще не видала Греция такого собрания героев. Могучие, прекрасные, как боги, привлекали они восторженные взгляды жителей Иолка. Готов был и корабль для героев. Построил его мастер Арг. Грациозен был этот десятивесельный корабль, названный в честь его создателя «Арго».

Он был легок и быстр; словно чайка, несся он по волнам моря. Собравшиеся в Иолке герои хотели избрать своим предводителем Геракла, но он, как будто предчувствуя, что не сможет участвовать в походе до конца, отказался в пользу Ясона. Распределили места для гребцов, погрузили запасы еды, вина и пресной воды. Ранним утром, когда занялась заря, взошли аргонавты на корабль. Ясон налил полную чашу вина и по древнему обычаю вылил его в



«Ивлия» на фоне современного итальянского города Реджио. Где-то здесь

море, воскликнув: «За счастливое плавание!»…

Счастливого плавания желали и нам жители Воло.

Как ни прекрасны проведенные там дни, пора было двигаться дальше. Отход назначили на 11 часов вечера, когда, успокоившись, отдыхают трудяги-паромы, рыбацкие лодки, катера и яхты. Фарватер в это время свободен, и наш корабль сможет беспрепятственно начать движение вдоль побережья к своему следующему месту стоянки — городу Халкису, лежащему в узком проливе, разделяющем материковую Грецию и остров Эвбея.

Днем, незадолго до отхода, мы пришли поблагодарить и проститься с нашим добрым и гостеприимным хозяином — начальником береговой охраны. Разговор был продолжительным, и особенно нас заинтересовал один из его советов. Он считал, что если при удачном стечении обстоятельств мы достигнем города Пирея, то долго там оставаться не стоит.

— Вы лучше сохраните корабль на одном из небольших островов. Наиболее удачен для этого остров Порос. Я позвоню начальнику береговой охраны и попробую устроить вам с ним встречу. Держите меня в курсе продвижения. Удачи и счастливого плавания!..

Ночь прошла спокойно. Легкий попутный ветер подгонял «Ивлию» к входу в пролив. На рассвете появились четкие очертания гор — где-то среди них находится Фермопильский проход, узкая полоса побережья, соединяющая северные и южные районы Греции. В 480 году до н. э., во время греко-персидской войны, триста воинов из города Спарты во главе с царем Леонидом оборонялись против двадцатитысячной армии персидского царя Дария. Неравный бой длился несколько дней, и только благодаря тому, что в рядах греков нашелся предатель, который провел отряд персов горной тропой в тыл спартанцев, Дарию удалось одержать победу. Все спартанцы погибли в неравном бою, но вошли в историю как символ мужества и стойкости.

После входа в пролив течение усиливается, но корабль, послушный рулям, неуклонно движется к Халкису. Еще день и ночь пути, и мы достигнем цели. Вскоре должна открыться понтонная переправа, о которой нам много говорили еще в Воло. Под понтонами очень мощное течение, в зависимости от времени суток меняющее свое направление. Понтоны разводят всего на один час ночью,



находились мифические Сцилла и Харибда, погубившие друзей Одиссея

что создает сложности немоторным судам во время прохождения.

В настоящее время Халкис — небольшой провинциальный городок. В древности же он занимал одно из ведущих мест в экономической и политической жизни страны, называясь Халкидой. Халкида и сам остров Эвбея находились на вершине успеха, почета и славы благодаря преимуществу в территориальном расположении. Страбон упоминает, что царь Филипп называл Халкиду и Коринф (город на западе Греции) «оковами Греции». К этим двум городам добавляли также город Димитриаду, находившийся в районе современного Воло и уже упоминавшийся ранее. Если посмотреть на карту, то Димитриада, Халкида и Коринф, контролировавшие проливы с востока, юга и запада, и вправду опутывали материковую Грецию невидимыми цепями.

Помнит этот город и еще одно трагическое событие. Здесь в 322 г. до н. э. умер великий философ Аристотель. В современном городе не сохранились, к сожалению, крупные памятники античности.

Как и в Воло, в Халкиде было известно о необычном корабле, движущемся к ее берегам, и при подходе нас встречало множество катеров и яхт.

Навигационная обстановка в проливе оказалась еще сложнее, чем мы предполагали. Даже опустив мачту, корабль не мог пройти под понтонным мостом, а значит, его движение было возможно только ночью и только за очень короткий промежуток времени. Стало ясно, что этот маневр без непосредственной помощи буксира выполнить не удастся. Невозможно сочетать мореходные качества античного корабля и современные условия. В то самое время, когда разводятся понтоны, течение в проливе для идущей с северо-запада «Ивлии» встречное и достигает скорости 3,5 узла. В этот же момент в открывшийся проход устремляются громады металлических судов. Рисковать судьбой корабля было бы глупо, и мы, приняв решение, показавшееся нам единственно верным, запросили помощь у портовых властей, которые выделили буксир для проведения корабля в проливе.

В Халкисе мы узнали, что приход корабля совпадает с проводимым здесь национальным экологическим фестивалем и экипаж столь необычного судна, на котором к тому же уже второй год подряд проводятся экологические и медико-биологические исследования, станет почетным гостем.

Три дня, проведенные в Халкисе, стали днями отдыха и развлечений. Одна-



Отдых после длительного перехода *Улочки Реджио*

ко мне начало казаться, что экспедиция превращается в развлекательное шоу, а ее участники — в фотомоделей. Это расхолаживало экипаж, а впереди еще предстояла тяжелая работа, требующая напряжения и мастерства. В ближайшие дни мы должны были обогнуть мыс Сунион, продуваемый со всех сторон сильными ветрами, и прийти в Пирей.

Неприятности не заставили себя ждать. Начав движение из Халкиса, «Ивлия» прошла невдалеке от небольшого городка Марафон, известного тем, что в 490 году до н. э. греческие войска под руководством военачальника Мильтиада разбили превосходящее войско персов. О победе сообщил в Афины гонец, пробежав, не останавливаясь, около 40 км. Сегодня в честь этого события легкоатлетические соревнования в беге на дистанцию 42 километра 195 метров названы марафонским бегом. Вскоре после этого корабль был подхвачен сильным южным ветром и вместо того, чтобы обогнуть мыс Сунион, отклонился на тридцать пять миль, пристав к острову Зериф. Какие только усилия мы не прикладывали, чтобы не сбиться с курса! Погода была неумолима.

В маленькой безлюдной бухточке нам предстояло ожидать смену погоды. По обыкновению, такие сильные ветра в Эгейском море дуют не более трех дней. Пережитый второй сильный шторм за время экспедиции повлиял на экипаж отрезвляюще. С морем шутки плохи, и оно еще раз это нам продемонстрировало. К тому же сейчас мы находились от Пирея на таком же расстоянии, как и четыре дня назад, отдыхая в Халкисе. Разница была лишь в том, что если ветер не сменится с южного на северный, то тяжелый и сложный переход предстоит на веслах.

Зериф — довольно крупный остров в нескончаемой цепи Киклад, включающих в себя более двухсот больших и малых островов.

Кикладская культура стояла у истоков мореплавания, о чем напоминают стенные фрески и роспись на вазах. Не прошло и суток нашего вынужденного ожидания, как ветер стих, а затем изменил свое направление. За время стоянки на острове Зериф мы пополнили запасы воды, подтянули крепления рулевых весел и начали очистку палубы, подготавливая ее к консервации. С каждым часом сила ветра росла, и затянувшийся в Пирей переход был продолжен.

По нашим подсчетам, при постоянном ветре нам понадобится около суток, чтобы достичь города. Во времена древних Пирей был обособленным городом-



Экипаж ботика: Г.Арчвадзе, В.Котов, А.Павленко, А.Патарин, О.Сидоренко

портом, соединенным с Афинами широкой мощеной дорогой, по обеим сторонам которой высились крепостные стены с башнями для наблюдения. Остатки этих стен были разобраны уже в наше время. Сегодня Афины и Пирей — это единый многомиллионный город и крупнейший порт в Средиземном море.

Созвонившись еще из Халкиса с нашим другом Петрасом Арванитисом, нам стало известно, что «Ивлии» разрешена стоянка на протяжении двадцати дней в центральном яхт-клубе «Зеа-Марина», вмещающем более трехсот яхт и кораблей. Однако прибыть туда мы должны были еще пять дней тому назад, многое могло за это время измениться. Мои попытки связаться с Петрасом с острова Зериф не увенчались успехом в связи с тем, что он уехал в Салоники по служебным делам. На морских картах в районе Афин указано два места якорных стоянок в 300 — 400 метрах от берега, где мы решили остановиться и связаться с СИ-ТИ-СИ.

Переход подходил к завершению. На небольшом расстоянии друг от друга покачивались яхты, ожидающие своих мест в яхт-клубах Пирея и Афин. Брошенные с носа и кормы якоря прочно удерживали «Ивлию» по направлению ветра.

До «Зеа-Марины» было около десяти миль, но это расстояние решили преодолеть только после стопроцентной договоренности о стоянке. Небольшой патрульный катер береговой охраны, описав дугу, пришвартовался к борту, и мы попросили моложавого, подтянутого офицера связать нас с Петрасом Арванитисом. На наше счастье, он уже вернулся из Салоников и радостно приветствовал нас. Петрас попросил офицера переправить меня и Павла на берег, добавив, что через час заберет нас и, может быть, мы сегодня еще успеем встретиться с генеральным менеджером «Зеа-Марины» чтобы уточнить сроки стоянки.

Для проведения иммиграционных формальностей Павел захватил с собой все судовые документы и паспорта членов экипажа. Не прошло и двух часов, как побритые и в чистых рубашках мы оказались в прохладном офисе менеджера яхт-клуба. Новые сроки стоянки были довольно быстро оговорены: мы получили право пользования всеми видами услуг в гавани; карту подхода; размеры створа ворот яхт-клуба и все необходимые разъяснения для безопасной швартовки. Утром я должен был со всеми бумагами предстать в иммиграционной службе, а Павел — привести корабль в порт. Впереди была прекрасная летняя ночь, провести ко-



Разделка говяжьей туши. И.Зяблов и А.Павленко

торую мне предстояло в маленькой комнатке офиса СИ-ТИ-СИ, где я мог отдаться воспоминаниям об уже завершившейся экспедиции...

Итак, за спиною два года сложной, а подчас опасной и полной приключений жизни, которую провели совместно экипаж, состоящий из людей, живущих в конце первого тысячелетия до нашей эры. Позади более тысячи двухсот миль пути от черноморского города Одессы до греческих Афин, пройденных под парусом и на веслах. По сравнению с древними мы прошли под парусом меньшее расстояние, но учитывая ограниченные сроки плавания и фактическое обучение управлению кораблем во время самого плавания, треть маршрута под парусом — это достижение. Конструктивные изменения в использовании рея, креплении рулевых весел, разделение внутренних помещений на отсеки улучшили мореходные качества корабля и условия жизни экипажа. Корабль привлек внимание тысяч людей своими грациозными, пропорциональными формами.

Второе плавание летом в Мраморном и Эгейском морях выгодно отличалось от первого не только погодными условиями, но и теплотой человеческих отношений. Греция приняла галеру как частичку своей тысячелетней истории, всемерно помогая ее продвижению. Как любому деревянному кораблю, «Ивлии» обязательно требуются ежегодные профилактические ремонты, связанные с трудоемким процессом подъема корабля на стапель, зачисткой днища от наростов, заделкой трещин и окраской. Как и во время стоянки в Стамбуле, так и в этом году в Пирее мы должны были осуществить эти работы и очень надеялись на помощь Петраса Арванитиса и других греческих друзей...

Ночь подходила к концу, и я начал готовить документы для эмиграционной службы. В 9 часов утра вместе с Петрасом мы сдали документы в полицию, офис которой находился неподалеку от «Зеа-Марины». Часом раньше «Ивлия», ведомая опытной рукой Павла, начала движение к месту стоянки. Выйдя из офиса, я расстался с Петрасом и двинулся по набережной к яхт-клубу, окруженному высоким и длинным бетонным молом. Здесь мы вновь должны были встретиться.

Солнце играло в высоко взлетающих брызгах воды, создавая то там, то здесь причудливые маленькие радуги. Горизонт был чист, но я надеялся вот-вот увидеть очертания «Ивлии», которая должна была в это время огибать небольшой мыс. Корабль все не появлялся, и от напряжения у меня сильно разболелись глаза.



«Ивлия» и ботик на отдыхе.
Отдохнут и весла, и многострадальный двигатель ботика

Закрыв их, я решил немного отдохнуть. А когда открыл, то — о, чудо!.. — увидел очертания галеры, но идущей не со стороны моря, а напротив — уходящей от берега. Да нет же — это была не «Ивлия», а другое античное судно, больше нашего и мощнее. В это же время из-за мыса показалась и «Ивлия». Корабли поравнялись, и было видно, как экипажи, перестав грести, отчаянно машут друг другу руками. На какое-то время я просто перестал понимать, что происходит. Из оцепенения вывел меня подошедший Петрас:

— Красиво, правда?

В каких-то двух милях от места, где почти две с половиной тысячи лет тому назад Греция отстояла свою независимость в Саламинском морском сражении, разгромив персидский флот, встретились две греческие галеры.

— Так неужели это и есть знаменитая афинская триера «Олимпия», построенная Моррисоном по заказу Военно-морских сил Греции?

— Ну, конечно, ты что, не узнал?

— Но нам же говорили, что она сейчас далеко отсюда, на острове Крит.

— Нет, нет! Ты сейчас наблюдаешь начало похода. На ней сто семьдесят гребцов.

Восхищению, овладевшему нами, не было предела. Воистину, такие совпадения творятся божественной рукой.

— Игорь, у меня для тебя еще одна приятная новость. Я только что беседовал с начальником береговой охраны острова Порос. Он знает о корабле от вашего друга из Воло и готов принять «Ивлию» на зимнюю стоянку. Там же осуществите и подъем корабля для проведения очистных работ корпуса.

Медленно входит в гавань обветренная и просоленная галера. Ее путь в этом году завершен. Впереди консервация, зимовка и следующее плавание маршрутами античных мореходов к берегам Италии...



Как бы не хотелось, а после отдыха придется вновь садиться за весла, к тому же впереди у «Ивлии» и ее экипажа легендарный остров Стромболи



Глава 7.
Одиссея

Пасмурная холодная ночь. Туман расслаивает контуры подъемных кранов и кораблей, стоящих у причалов, превращая их в образы великанов, рожденных богиней Земли — Геей. Хаотично сыплются мириады снежинок, покрывая все вокруг тончайшей белой пеленой. Лязг работающих механизмов, смешивающийся с гудками маяков и шумом прибоя, усиливает нереальность происходящего.

«В начале существовал лишь вечный, безграничный, темный Хаос. В нем заключался источник жизни мира. Все возникло из безграничного Хаоса — весь мир и бессмертные боги. Из Хаоса произошла Земля — Гея, дающая жизнь всему, что живет и растет на ней, вечный Мрак — Эреб, и темная Ночь — Нюкта. Мрак и Ночь дали жизнь вечному свету — Эфиру и радостному светлому Дню — Гемере.

Могучая, благодатная Земля породила голубое беспредельное Небо — Урана, и раскинулось Небо над Землей».

Маленький тихий городок Южный, затерянный в бескрайней скифской степи на побережье Черного моря, провожает меня и Павла в дальнюю дорогу к берегам Греции и Италии, где должно состояться знакомство со средиземноморскими городами, по которым пройдет маршрут летней экспедиции, получивший имя — «Одиссея». Налетевший с моря ветер рвет в клочья туман над нашими головами, оголяя холодный диск луны, напоминающей о том, что «Небо царит над Землей, и только ему подвластно все».

«Воцарившись в мире, Уран-Небо взял себе в жены благодатную Землю, и родила Гея сторуких — исполинов чудовищной силы, но лишенных гармонии. Устрашенный их мощью, Уран вверг их обратно в недра матери-Земли, и осели они в глубинах морей».

Ни на причалах, ни возле кораблей никого нет. Подталкиваемые холодным ветром, несущим снежные заряды, мы приближаемся к огромному сторукому исполину, имя которому «Заря». Огромный сухогруз должен отправиться в плава-

ние через несколько часов, и сейчас ведутся последние приготовления. Как много связывает нас с далеким прошлым: земля, где располагались древнегреческие поселения, и море, которое пришельцы открыли для себя более трех тысяч лет тому назад, и даже названия современных кораблей.

«После сторуких родила Гея-Земля шесть сынов и шесть дочерей — могучих и грозных титанов. Титан Океан, обтекающий, подобно безбрежной реке, всю землю, и богиня Фетида породили на свет все реки, моря и озера. Гиперион и Тейя дали миру Солнце-Гелиоса, Луну-Селену и Зарю-Аврору. От Астрея и Эос произошли все звезды, которые горят на темном ночном небе, и все ветры».

Гулко стучат наши шаги, отдаваясь эхом о стальной борт корабля. Туман сгустился, и с середины трапа уже не видно ни воды, ни причала; не видно ничего и впереди. Вокруг пустота и всепоглощающее время — Хронос. Только Время и больше ничего.

«Ненавидел Уран своих детей, рожденных Землей, и, как только они появлялись на свет, заключал их в глубокий мрак. Но шло Время, оно и победило Небо, гнетущее Землю. Титан Крон — всепоглощающее время Хронос низверг Урана и отнял у него власть над миром».

Пелена тумана на мгновение рассеивается, и мы оказываемся на тускло освещенной площадке, столкнувшись в проходе с вахтенным офицером. Он не скрывает, что не видел и не слышал наших шагов. Размышления мои прерваны. Впервые записанные греческим поэтом Геесидом, легенды о происхождении мира и богов до этого еще много лет передавались из уст в уста странствующими певцами — аэдами. Широко распахнутая дверь в ярко освещенный неоновым светом коридор вернула меня и моего товарища к действительности.

Все формальности завершены, на удивление, быстро. Обычно конфликты с таможней возникали у нас перед каждым выходом в море, будь-то на самой «Ивлии» или во время переброски экипажей и грузов к месту ее стоянки. Старший офицер оказался человеком очень сведущим в античной истории. Узнав о том, что мы — руководители необычной во всех отношениях экспедиции, даже не досматривает наши вещи, а пускается в длинный рассказ о том, как, будучи молодым человеком и учась в университете на историческом факультете, он работал в археологической экспедиции в Колхиде. Во время раскопок стал свидетелем откры-



После зимней стоянки экипажи диеры «Ивлия» и ботика «Понт

тия небольшого клада драгоценных украшений, относящегося к III веку до н. э. В свою очередь я преподношу ему маленький сюрприз, рассказывая о том, как древние отличали изделия из чистого золота от изделий с большой примесью меди. Небольшой эксперимент мы проводим на массивном золотом кольце, снятом с пальца другого таможенника. Положенное на белый лист бумаги под лампу, оно отбрасывает четкий, ровный контур в виде сердца, располагающегося внутри кольца. Сплавы золота с большим количеством меди такой контур не дают. «Сердце» будет иметь искривленные очертания, хотя цвет такого сплава очень напоминает чистое золото. Улыбаясь, таможенник прощается с нами, обещая испытать новые знания в своей работе.

«Заря» медленно отходит от причала, нехотя расставаясь с родным берегом. На море шторм, который корабль и люди испытывают сразу же по выходе за огороженную каменными молами акваторию порта. Огромный исполин водоизмещением 25 тысяч тонн кренится с одного бока на другой, зарываясь носом в огромные волны. Боюсь, что наша «Ивлия» такого шторма не выдержала бы. Зимние шторма в Черном море будут пострашнее, чем в океане. Для древних в зимний период оно было недоступным, да и сегодня не так легко переносить качку.

Предоставленная нам маленькая каюта находится возле самой штурманской, а значит, в самом высоком месте судна. Обычно она предоставляется лоцману. От воды нас отделяют 22 метра, и при сильном крене на ногах удержаться очень трудно. Корабль, ведомый опытной рукой капитана, берет курс на Босфор. У нас во время перехода нет никаких задач, только разве что читать, есть, спать и обсуждать маршрут будущего похода.

Февраль в Черном море — время штормов, сопровождаемых сильными ветрами, снежными зарядами, перемежающимися холодным дождем. Каюта, в которой мы живем, внутренняя, у нее нет даже маленького иллюминатора, что, наверное, в данное время года и к лучшему, так как погода не располагает к рассматриванию пейзажей за окном. Каждый из нас захватил с собой любимую книгу; у меня это, как всегда, сочинения Страбона, у Павла — «Легенды и мифы Древней Греции». Три дня тянутся однообразно. Корабль проходит Босфор, Мраморное море, Дарданеллы и берет курс на остров Крит, где будет швартоваться в небольшом порту Ираклион. В Ираклионе зимует «Олимпия», и мы надеемся



Эвксинский» вновь готовы к продолжению экспедиции

застать на ней кого-нибудь из экипажа. Чудесное зрелище двух античных кораблей в открытом море не выходит у меня из головы, и очень хочется побывать на самом корабле — гордости Греции.

— Не знаю, Игорь, какое чувство было у тебя, когда ты увидел «Олимпию», а я от восхищения даже перестал команды отдавать.

— А если бы столкнулись?

— Да нет, что ты! Они были удивлены не меньше, тоже перестали грести, да и на курсах мы были параллельных. Но красиво, как в сказке! Я тебе даже позавидовал, ты-то со стороны видел.

— Со стороны, конечно, видно лучше, но было слишком уж далеко, да и солнце слепило. Даже в бинокль отражение света от воды искажало картину. Но, что ни говори, 46 метров длины «Олимпии» против наших 26 — это большая разница. Наша «Ивлия» смотрелась, как малыш.

— Ну что ты, каждому морю свои корабли — это же твое утверждение.

Несколько месяцев после окончания экспедиции я работал в музее и благодаря помощи Сергея Охотникова еще раз просмотрел материал, собранный более чем за сто лет в различных регионах Черноморского бассейна. Это и граффити, и росписи на вазах, и стенные фрески, печати, архитектурные украшения и описания находок на многих тысячах страниц. Как же велико было мое удивление, когда я обнаружил, что, за исключением одного выдающегося случая, упоминание в изобразительном искусстве или эпической традиции о триерах в Черном море отсутствует. Что это? Такая избирательная сила случая, когда утеряны материалы только о триерах, или что-то другое?

Создавая проект «Ивлии» три года тому назад, мы скорее только для того, чтобы не повторять галеру «Арго» и триеру «Олимпия», остановились на создании корабля, ведомого двумя рядами весел. Хотя и тогда изученный материал больше располагал к созданию диеры —универсального корабля, способного отвечать многим задачам: выдерживать сильное волнение, перевозить большое количество людей и груза, легко управляться при изменении направления ветра. Многое говорило за создание диеры, но все же в этом «многом» большую роль сыграла интуиция. Сейчас, после сотен миль плавания в различных морях, интуиция переросла в уверенность, а почти полное отсутствие упоминания о триерах в Чер-



Возвращаясь из экспедиции, экипаж «Ивлии» побывал на Кипре

ном море привело к серьезному изучению проблемы.

Как я неоднократно писал, Черноморский бассейн очень сложен в гидрометеорологическом отношении, что не могло не повлиять на конструкции кораблей, особенно в древности. Частая повторяемость сильных ветров, значительные размеры Черного моря, наличие больших глубин, а также малая изрезанность береговой линии обуславливают развитие сильного волнения. Вероятность волнения до 4 баллов и более колеблется летом от 20—30% , зимой — до 60—70%. При таком волнении корабль становится плохо управляемым под веслами и вынужден двигаться под парусом только по направлению ветра. Штормы свыше 4 баллов вообще опасны для кораблей, подобных «Арго», «Ивлии» и «Олимпии», и вероятность затопления корпуса водой очень значительна, что неизбежно приведет к гибели корабля. В различных морских регионах из-за разности метеорологических условий немаловажную роль играют не только сила ветра и высота волн, но и их длина и периодичность.

Длина волны в науке определяется как кратчайшее расстояние между двумя точками, находящимися в одинаковой фазе колебания волны. Для Черноморского бассейна эта величина составляет 35— 40 метров в 80% случаев. В Средиземном море длина волны приближается к 28 метрам, в Мраморном — к 8 метрам. Как помнит читатель, «Ивлия» в Мраморном море как будто стояла на трех волнах, и при их высоте 2,5 метра не подвергалась вообще никакой качке. Перенесла она и два шестибальных шторма в Средиземном море, перекатываясь с волны на волну, а вот осенний шторм в Черном море привел к серьезным повреждениям рулевых весел и открывшейся течи в корпусе.

Произошло это из-за того, что, скатываясь с гребня, корабль разгонялся и с огромной силой врезался в следующую волну. Но, как показывает практика, еще в более опасные условия суда попадают, когда их нос и корма находятся на пиках волн, а средняя часть корпуса как бы провисает между ними. В этот момент киль может не выдержать веса судна, и корабль переломится, как щепка.

Вывод очень прост — длина судна должна быть такой, чтобы корабль мог поместиться между двумя волнами и не попасть на их гребни.

Суда с одним и двумя рядами весел более всего подходили по своим габаритам к плаванию в сложном Черном море, сложном в мореходном отношении.



Навстречу острову Стромболи

Длинные же триеры, более 40 метров длиной, не имеющие жестких поперечных и продольных связей, оказавшись на гребнях между волнами, могли переломиться. Для них идеальными районами плавания были Средиземное и Мраморное моря, в которых при шторме они как бы стояли на двух-трех гребнях, не испытывая критических нагрузок.

Учитывая это, становится понятным, почему эпическая традиция и археологические находки говорят о том, что в Черноморском регионе, как правило, использовались суда небольших размеров: военные — преимущественно галеры и диеры, и торговые — водоизмещением 80 — 100 тонн. Изображение триеры было найдено только однажды, при раскопках на Крымском полуострове. Очевидно, что приход такого большого корабля под названием «Изида» вызвал восхищение древнего художника, написавшего на внутренней стене здания, принадлежащего богатому гражданину, фреску, очень точно передающую пропорции триеры. Безусловно, что к наиболее удачным соотношениям длины и ширины корабля, его водоизмещению для разных регионов плавания древние мореходы и кораблестроители пришли эмпирическим путем, испытав на себе всю тяжесть дальних странствий. Сегодняшним мореходам нет времени задумываться о таких мелочах, как длина волн и их высота. Но бывают и исключения.

Сейчас погода в Средиземном море ненамного лучше, чем в Черном. Дует сильный северный ветер, волнение достигает 5 баллов, но труженица «Заря» упорно продвигается к острову Крит. В середине четвертого дня плавания становятся отчетливо видны вершины Критских гор, высота которых приближается к двум с половиной тысячам метров.

С островом Крит связана древнейшая история человечества. Он не входил в программу нашей экспедиции прошлого года, и мы с Павлом, стоя на палубе сухогруза, с радостью благодарим случай, дающий нам возможность побывать здесь.

Местоположение острова в центре восточной части Средиземного моря создавало исключительно благоприятные условия для развития торговли и ремесел. В далеком прошлом Крит был плодородным, покрытым обильными лесами и густонаселенным островом, его гавани были хорошо защищены от бурь. Начиная с III тысячелетия до н. э. критские корабли, ведя торговые операции, проникали на Мелос, Феру, Делос, входившие в группу Кикладских островов.



Спутник Стромболи — островок Стромболиччо

Около 2000 г. до н. э. на Крите были возведены первые дворцы военных вождей, хорошо укрепленные стенами и башнями.

По преданию, в глубокой пещере на Крите родился Зевс — бог-громовержец. Крон, лишивший власти Урана, сам боялся быть свергнутым своими детьми и повелел своей жене Рее приносить ему рождавшихся младенцев, которых он безжалостно проглатывал. Пятерых проглотил Крон. Рея не хотела потерять последнего своего ребенка и по совету родителей, Урана-Неба и Геи-Земли, родила и вырастила Зевса на Крите. Впоследствии он сверг Крона. И воцарились в мире боги-олимпийцы.

«Заря» швартуется у причала. Времени в нашем распоряжении очень мало. На разгрузку отведено всего четыре часа, после чего сухогруз продолжит свой путь. За это время мы хотим успеть осмотреть развалины Кносского дворца.

Машина медленно катится по узким улочкам Ираклиона, не спеша покинуть городскую черту. В это время года на острове практически нет туристов, и наш водитель многословен. Он спешит поведать нам историю Кносского дворца. Его знания истории и отменный английский удивляют. Все становится на свои места, когда мы узнаем, что он, как и наш недавний знакомый — таможенный офицер, в молодости получил университетское «историческое» образование. Но что поделать, надо кормить семью, а история как профессия больших заработков не приносит. Теодор — так зовут нашего нового знакомого, расспросив нас и узнав, чем мы занимаемся, произносит знаменитое греческое «липон» — «итак» и, причмокнув языком, глубокомысленно замечает: «Да, молодые люди, вы, видимо, дети очень богатых родителей, если можете заниматься таким неприбыльным делом». На что я и Павел начинаем дружно смеяться. Уже не в первый раз нас считают богачами, даже не подозревая, сколько труда приходится вложить, чтобы найти средства на проведение экспедиций и ремонт судна.

Ну что ж, богачи так богачи, разве это плохо?

Машина притормаживает на площадке перед входом в дворцовый комплекс. Мы договариваемся с Теодором, что он заедет за нами через два часа, и направляемся к воротам. Камни, камни... свидетели тысячелетий. Если бы они могли говорить! Дворец, позднее названный Лабиринтом, состоит из большого числа небольших комнат, соединенных узкими коридорами. Здесь жили и трудились цар-



У берега, покрытого черной пемзой

ские ремесленники, здесь же хранились бесценные предметы их труда. Стены первого дворца, построенного в 2000 году до н. э., были сложены из камня, но надстраивался он уже через несколько столетий из сырцового кирпича с применением деревянного каркаса, известняковых и гипсовых блоков.

— Павел! Посмотри, какие большие трещины. Они, словно змеи, пересекают фундамент и остатки стен.

— Что же здесь удивительного, дважды или трижды остров подвергался мощнейшим землетрясениям, а часть его, предположительно, и затоплению.

Мой товарищ прав. В середине II тысячелетия до н. э. цивилизации Эгейского бассейна не раз подвергались воздействию разрушительных сил природы. Отголоски этих событий можно найти в эпической традиции народов, населявших берега Средиземного и Черного морей.

Сильные землетрясения были вызваны подъемом и опусканием отдельных участков земной коры, находящихся под толщей вод Эгейского и Средиземного морей. В сочетании с активной вулканической деятельностью это вызывало крупнейшие природные катаклизмы.

Менее чем в ста милях на север от того места, где мы находимся, в группе Кикладских островов на острове Тира «спит» вулкан, который по предположению многих ученых и стал предвестником гибели Кикладской и Критской цивилизаций.

Взрыв вулканического конуса вулкана Санторин не только уничтожил большую часть острова Тира и засыпал цветущие города на нем, но и нанес огромный ущерб окружающим странам и островам — Криту, материковой Греции, Малой Азии, Палестине, Египту. Землетрясения, сопровождавшие извержение, породили гигантские волны — цунами, подобные тем, что время от времени после сейсмической деятельности образуются на поверхности Тихого океана, принося огромные разрушения Японии. (Когда к печати готовилась эта книга страшные природные катаклизмы — землетрясения и цунами — унесли жизни более полумиллиона человек в Юго-Восточной Азии. — **Прим.авт.**). Высота цунами может достигать пятидесяти метров. Миллионы тонн воды одновременно обрушиваются на землю, уничтожая все живое и смывая плодородный почвенный слой. В дополнение к этой разрушительной картине после взрыва Санторина в небо



Вулкан никогда не отдыхает

поднялись сотни тысяч тонн вулканического пепла, вызвавшие пеплопады и длительные бурные ливни...

Примостившись на обломке колонны, мы грелись в лучах хоть и зимнего, но средиземноморского солнца. Я достал из сумки толстую тетрадь, в которую вот уже несколько лет записываю сведения, связанные с древними мифами, легендами и сказаниями. Начав читать отрывки из поэмы Гесиода «Труды и дни» вслух, я оторвал Павла от его собственных размышлений:

Был еще Крон-повелитель в то время владыкою неба.
Создал он прежде всего поколенье людей золотое.
Жили те люди, как боги, со спокойной и ясной душою,
Горя не зная, не зная трудов.
И печальная старость к ним приближаться не смела.
Всегда одинаково сильны были их руки и ноги...
После того как земля поколение это покрыла,
В благостных демонов все превратились они неземных...
Зорко на правые наши дела и неправые смотрят...
Такая им царская почесть досталась.

Просто удивительно, как древние представляли свое прошлое. Из мрака и хаоса появляется Гея-Земля, а затем образуется атмосфера — Небо-Уран. Стихии владеют миром, порожденные Небом и Землей. Миллионы лет понадобились Крону-Времени, чтобы справиться со стихиями и создать первое племя людей.

— Ну вот и говори после этого, что тысячи лет назад люди знали меньше, чем мы.

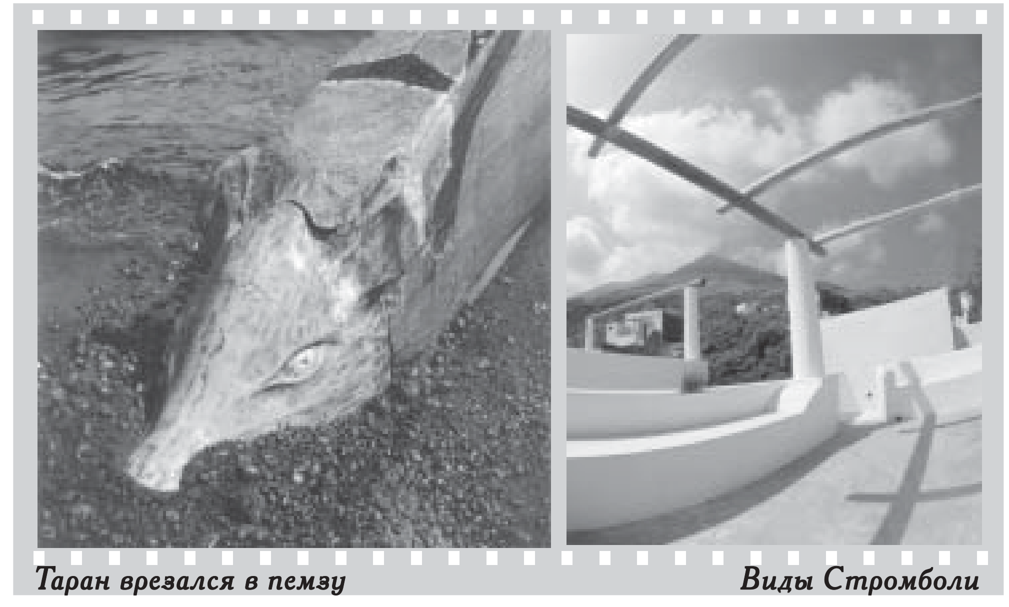
— Игорь! Вероятно, они больше чувствовали, чем знали.

— Может быть, и так, но мне кажется, что за пять прошедших тысячелетий у человечества появился только опыт, который помог технонизировать мир, а что-то извечное и главное было заложено в нашу генетическую память ранее.

— Заложено кем? Кроном, Зевсом, Осирисом или богом Яхве?

— Не знаю, это извечный вопрос, на который еще никто не дал ответа.

Павел нахмурился:



Таран врезался в пемзу *Виды Стромболи*

— Я надеюсь, что ты не веришь в сказки о том, что живое при определенном стечении обстоятельств может появиться из неживого, затем совершенствоваться и превратиться в многообразие видов на земле? Или в то, что род людской произошел благодаря эволюции от обезьяны?!

— Нет, в это я не верю.

— Так что означает Бог или Боги?

— Бог или космический разум — называй, как хочешь.

Начал разгораться спор, в котором не могло быть победителя, и я счел за наилучшее прочесть еще несколько стихов из Гесиода:

После того поколенье другое, уж много похуже,
Из серебра сотворили великие боги Олимпа.
Было не схоже оно с золотым ни обличьем, ни мыслью...
Жили лишь малое время, на беды себя обрекая
Собственной глупостью: ибо от гордости дикой
Не в силах были они воздержаться, бессмертным служить не желали,
Не приносили и жертв на святых алтарях олимпийцам...
Их под землею Зевс-Громовержец сокрыл, негодуя...
Дали им люди названье подземных смертных блаженных,
Хоть и на месте втором, но в почете у смертных и эти.
Третье родитель Кронид поколенье людей говорящих
Медное создал, ни в чем с поколеньем не схожее прежним.
С копьями. Были те люди могучи и страшны.
Любили грозное дело Арея, насильщину. Хлеба не ели.
Крепче железа был дух их могучий...
Были из меди доспехи у них и из меди жилища,
Медью работы свершали: никто о железе не ведал.
Сила ужасная собственных рук принесла им погибель.
Все низошли безыменно: и, как ни страшны они были,
Черная смерть их взяла и лишила сияния солнца.

— Вдумайся, Павел! Сменяются не только боги, правящие миром, но и по-



Остров Стромболи. Вулкан всегда курится

коления людей. На место Хроноса-Времени приходит Зевс Громовержец, обликом похожий на человека, рожденный именно здесь, на Крите.

— Мне кажется, что с культом Урана и Крона связана Кикладская цивилизация, предвестница всех цивилизаций Эгейского моря. С расцветом Крита появляется новый властитель мира, и его борьба с потомками Урана — титанами и огнедышащим Тифоном — и есть не что иное, как отражение природных катаклизмов и санторинской трагедии.

— Ты хочешь сказать, что примерно в XXVII — XXXI веках до н.э. у жителей Кикладских островов начинает складываться пантеон богов, во главе которого стоит Крон, совладавший со страшными стихиями, порожденными Ураном и Геей, что, в свою очередь, соответствует Золотому поколению людей. Более чем через три столетия начинает складываться новая Критская культура с пантеоном богов, во главе которых стоит Зевс-Громовержец, что соответствует Серебряному веку человечества и неолиту на Крите в XXII — XX веках до н. э. Крит становится все могущественнее, постепенно охватывая и подчиняя себе Кикладскую цивилизацию, что ведет в пантеоне богов к борьбе Крона и Зевса, победе последнего и Медному поколению на земле.

— Именно так. Медный век — это не что иное, как первые военные дворцы на Крите, построенные в XX — XIX вв. до н. э. Он и завершается природной катастрофой, нашедшей свое мифологическое отражение в олимпийском эпосе, как борьба Зевса и Тифона, в героическом — это потоп и уничтожение медного поколения.

Перевернув несколько страниц, я прочел другу следующие строки: «Разгневанная на Зевса Земля произвела на свет стоголовое чудовище Тифона. Громадный, с сотней драконовых голов, извергающих пламя, поднялся Тифон из недр Земли. Диким воем всколебал он воздух, и Земля колебалась под его ногами. Все и бессмертные боги содрогнулись от ужаса. И только Зевс Громовержец смело ринулся в бой. Засверкали молнии в руках Зевса, раздались раскаты грома. Земля и небесный свод сотряслись до основания. Моря кипели; казалось, что горит сам воздух и темные грозовые тучи. Зевс испепелил Тифону все сто его голов, и рухнул тот в мрачный Тартар. Но и в Тартаре грозит еще Тифон богам и всему живому, часто колебля землю».



«Ивлия», покинув остров-вулкан Стромболи, пришла на побережье

— Это о богах. А вот послушай о людях: «Много преступлений совершили люди Медного века. Надменные и нечестивые, не повиновались они богам-олимпийцам, и решил великий Зевс уничтожить весь род людской. Ливень хлынул на землю. Скрылись под водой города со своими стенами, домами, храмами, не видно было уже и башен, которые высоко поднимались на городских стенах. Земля скрылась под бушующими водами моря. Так погиб род людской Медного века».

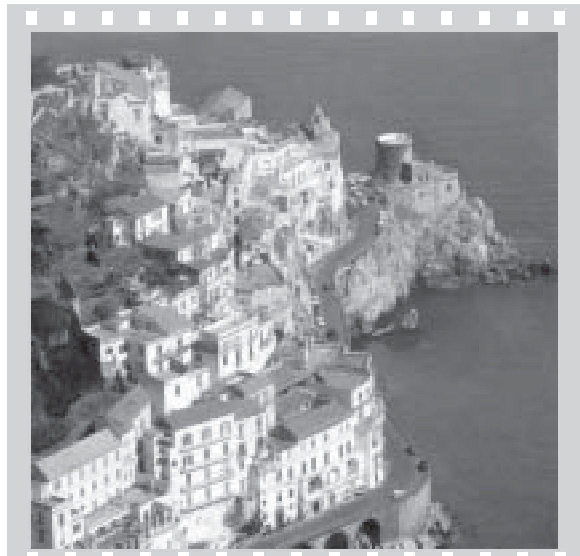
— Да! Это интересно. Но продолжим наш разговор на судне.

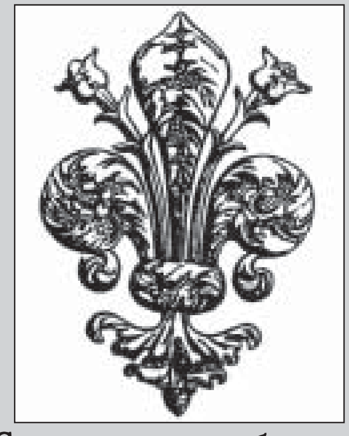
Мы покидаем когда-то величественный дворец, о котором древние говорили, что это «огромный Лабиринт, откуда без помощи никто самостоятельно не может выбраться». Величественные развалины остаются за нами, и благодаря нашему греческому знакомому и его железному коню мы очень быстро добираемся до судна. Погрузо-разгрузочные работы уже завершены, и, отдав Ираклиону прощальный гудок, корабль начинает движение к берегам Италии.

В сумерках отчетливо видны очертания берегов Крита, колыбели средиземноморских цивилизаций. Сколько тайн уже открыто, и сколько еще хранит в себе сам остров и прибрежные бухты! Примерно в 15 милях на запад от нашего маршрута, в заливе Мерабелон, глубоко врезавшемся в берега Крита, лежит маленький островок Пирса. На нем археологами были открыты погребения, относящиеся к древнейшему периоду Критской цивилизации. Прибрежную зону исследовал француз Жак-Ив Кусто. Вначале была обнаружена керамика, затем со дна подняли великолепную чашу.

Продолжая поиски, археологи натолкнулись под водой на настоящий клад керамических изделий, протянувшийся на сто метров. Сотни тысяч ваз, сосудов, кружек, чаш, кубков, амфор лежали на морском дне!

Еще в Одессе мы с Павлом внимательно изучали критские находки, сделанные подводными археологами. Сейчас же, удобно устроившись в каюте после такого длинного, полного впечатлений дня, с удовольствием вспоминали высказанное Жаком-Ивом Кусто предположение: «Представьте себе стоящие на якоре суда — они жмутся бортами друг к другу, как сардины в банке, они доверху нагружены сосудами с маслом, вином, пряностями, зерном. И вдруг эти суда разом идут на дно. Единственное объяснение, которое приходит на ум, — катастрофическое наводнение: море сначала далеко отступает от береговой линии, и суда ложатся на обнажив-





Средневековое изображение стрелки, указывающей направление на север

Италии в городок Амальфи, известный всему миру как родина компаса

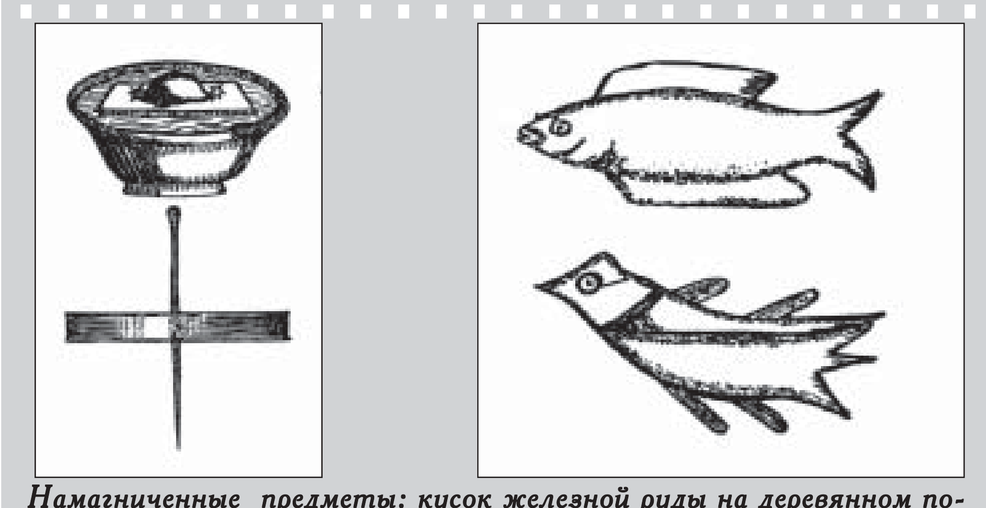
шееся дно, а затем воды возвращаются гигантской пенящейся волной, которая затопляет все и вся».

Сквозь наползающую дымку сна слышу голос моего товарища, резюмирующего все сказанное и увиденное сегодня: «Природа, боги, люди — каждый считает, что он сильнее другого. Все в борьбе, нигде нет мира и покоя. Все в борьбе»...

Погода над Средиземноморьем опять ухудшилась, и трое суток пути от порта Ираклион до Генуи прошли однообразно. Только однажды выглянувшее солнце после прохода Мессинского пролива, отделяющего Апеннинский полуостров от острова Сицилия, осветило курящуюся вершину островного вулкана Стромболи, как бы напомнив о том, что и сегодня человек — только игрушка в руках сил природы. Стромболи, Этна, Везувий неоднократно уже в нашем тысячелетии говорили с человеком голосами Тифона и Зевса, извергая из недр земли тысячи тонн лавы и пепла.

Пасмурным холодным вечером «Заря» отшвартовалась в Генуэзском порту. С этой минуты мы были предоставлены сами себе в этой красивой, но совершенно незнакомой стране. Благо, что наши новые знакомые, представители крупного морского агентства «Долфин», быстро помогли нам разобраться в сложившейся ситуации и организовали встречу с представителем городского муниципалитета, который оказался большим любителем морской традиции, одним из создателей в городе клуба подводников-аквалангистов. Приятная встреча в небольшом уютном офисе, просмотр диапозитивов, запечатлевших аквалангистов, поднимающих со дна моря античные амфоры, куски древесины, изделия из мрамора и бронзы...

— Нечего и говорить о том, что основные маршруты, идущие из Греции в Италию, оканчивались в Остии, порту Рима, но, как видите, и в районе Генуи аквалангистам предоставляется прекрасный шанс проявить себя, — прокомментировал наш собеседник. — И вот что, молодые люди, я ведь прекрасно понимаю, что путешественники вы заядлые, раз готовите и проводите такую сложную экспедицию, но не богатые. Богатых русских я уже видел, и не раз. Так вот, что я хочу вам предложить: длительная поездка по побережью в Рим и далее, в Неаполь, затем в Реджио ди Каллабриямного пользы не принесет, но зато основательно опустошит ваши тощие кошельки. Как я слышал, вы собираетесь еще в Грецию, где зимует ваш прекрасный корабль, и только затем домой. Мы в Генуе



Намагниченные предметы: кусок железной руды на деревянном поплавке в сосуде с водой; железная игла на поплавке; и намагниченные рыбка и птичка

вас примем. Я уже говорил с мэром на эту тему, и он окажет всяческое содействие. Как-никак, наши прекрасные города — партнеры в деловом мире. В другие города, куда будет заходить диера, я от вашего и своего имени напишу письма и сообщу вам их ответы.

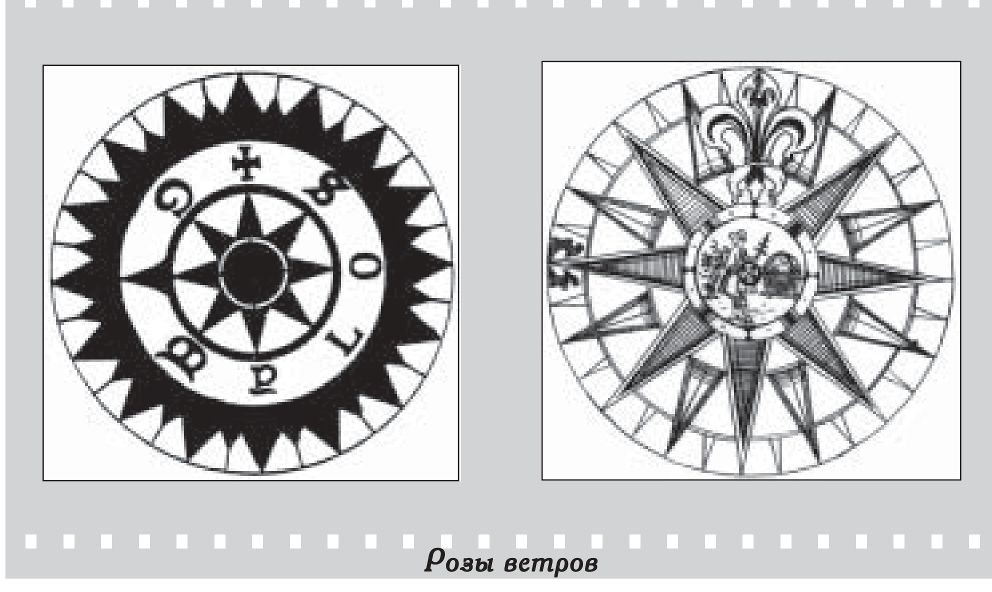
Как-то загадочно улыбнувшись, господин Пьетро заключил:

— Вы еще слишком молоды и не знаете, что не в каждом муниципалитете работают увлеченные морем люди. В любом из них вам пришлось бы ждать приема недели, а то и месяцы. Италия — это шедевр бюрократизма.

Мы были несказанно благодарны. Денег у нас было мало, и к тому же вчерашний телефонный разговор со старым другом Петрасом Арванитисом совсем вывел нас из состояния равновесия. Желая знать, как дела на судне, и сообщить зимующим на нем, что мы уже в Италии и собираемся в Грецию, мы связались с СИ-ТИ-СИ и Петрасом Арванитисом. Судно было в порядке, но дела у двух членов экипажа, зимующих на нем, усложнились. Вячеслав Ковшун с грустью сообщил: «Денег на продукты почти не осталось».

Так что предложение Пьетро было кстати, так как экономилась довольно большая сумма средств, дававшая возможность спокойно завершить зимовку. Решив еще больше сэкономить, мы отказались от авиабилетов, предложенных в «Долфине», и приобрели сидячие билеты второго класса в поезде, совершающем совершенно немыслимое путешествие из Милана в Афины через Словению, Сербию и Македонию. Единственной радостью было то, что из Генуи мы к двум часам ночи прибывали в Венецию и только утром садились на поезд, следующий в Афины. Ночь в Венеции, как мы надеялись, должна была возблагодарить наш отчаянный шаг двухсуточного путешествия по разоренной Югославии в целях экономии средств.

Пасмурный туманный вечер. Сырость пронизывает каменные здания. Большое окно — единственное украшение дешевого гостиничного номера соединяет нас с внешним миром, доносит лязг работающих в порту механизмов. Все наши мысли заняты судном и людьми, зимующими на нем. На столе маленькая моделька древнеримского торгового судна — подарок мэрии, и несколько фотографий, точнее даже не фотографий, а копий с них очень плохого качества. На одной — фасад здания, на другой — размытые контуры древнего корабля. Фотографии



Розы ветров

тоже дарственные, и их хозяин, господин Пьетро, обращаясь к нам, поблагодарил за интересную встречу. Еще мальчиком вместе с родителями он побывал в музее, построенном при диктаторе Бенито Муссолини. Музей хранил в своих стенах остатки построенных, а затем затопленных при императоре Каллигуле двух больших военных кораблей Римского периода. К сожалению, весной 1944 года музей был разрушен в результате военных действий. Сохранились только некачественные любительские фотографии и зарисовки. В настоящее время, как мы узнали позже, музей восстановлен, и в нем демонстрируются уменьшенные копии этих кораблей. Даже на столь плохой копии была видна несомненная схожесть линий римских военных кораблей и нашей «Ивлии».

Железнодорожный путь из Генуи в Венецию длится около двенадцати часов. Мы прибываем в легендарный город к двум часам ночи. В десять часов следующего утра уже другой поезд повезет нас в греческие Афины. Венецию окутывает туман, смешивающийся с испарениями, поднимающимися с поверхности каналов, и слабым мерцающим светом, исходящим от газовых фонарей; он создает ирреальную картину бытия. Ночь длинная, и мы долго ходим по пустынным улицам и мостам, пересекающим каналы. Говорить совершенно не хочется, да и, в общем-то, не о чем. Спящий город говорит сам за себя сказочными образами в виде выставленных в окнах карнавальных масок, причудливых очертаний оконных решеток и каменных барельефов. Туристский сезон еще не наступил, поэтому город проснется поздно. В зимний период он отдыхает, готовясь к весне, за которой придет лето, приносящее миллионы туристов, а с ними работу и заработок. Долго блуждая без всякого путеводителя, мы совершенно неожиданно выходим на центральную площадь Святого Марка. Небо над Венецией начинает сереть, говоря о приближающемся рассвете.

На площади стоят несколько подмостков, на которых, очевидно, располагается днем рынок. Взобравшись на один из них и прислонившись спинами друг к другу, на какое-то мгновение мы засыпаем. Открыв глаза, я увидел торговцев, подвозящих на тележках продукты и удивленно наблюдающих за нами. При всем их недоумении они не кричат и не ругаются, а мы, быстро сообразив, в чем дело, извиняемся и уходим. Только после этого в наш адрес раздаются смешки и свист. Итальянцы есть итальянцы. Нам самим смешно. Сели отдохнуть, а проспали более часа.



Современный шлюпочный компас

Древнейший китайский компас

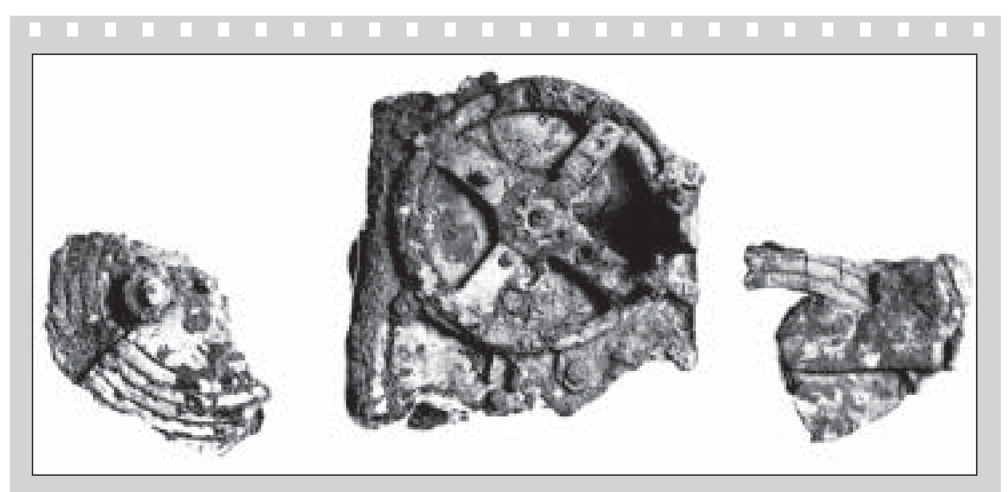
Утренний город так же необычен, как и ночной. Каналы, мосты, шикарные дворцы и обшарпанные, с облупившейся штукатуркой дома. И люди. Веселые, шутливые и очень приветливые даже в такую пасмурную погоду. Судьба случайно забросила нас сюда, и мы ей очень за это благодарны...

Два последующих дня проходят в тряском прокуренном вагоне, который, останавливаясь на каждом полустанке, больше напоминает трамвай, чем поезд. Но и этому испытанию приходит конец, когда над сводчатой аркой железнодорожного вокзала появляется надпись «Афины». Еще раз сменив поезд на рейсовый автобус, мы добираемся до Пирея, а точнее, в офис СИ-ТИ-СИ. Петрас Арванитис с какой-то нежностью треплет нас обоих:

— Ну что, добрались, путешественники? Вижу-вижу, еле на ногах держитесь. Но все хорошо, что хорошо кончается. Сейчас — мыться, кушать, а вечером идет паром, который вас доставит на Порос. Ребята ждут.

Остров пустынен. Как и все Средиземноморье в межсезонье, он отдыхает. Узкая набережная, летом заполненная отдыхающими и продавцами, сейчас кажется широкой. Двери магазинов и ресторанов закрыты. Воздух наполнен запахами сжигаемого в домашних печках угля. Мы ощущаем одиночество и прекрасно понимаем, как нелегко было нашим друзьям провести здесь зиму. «Ивлия» стоит в самом конце набережной в небольшой бухте, носящей название «Русская». Над бухтой на холме сохранились развалины военного форта, так же, как и бухта, называемого «Русский». Форт был построен матросами эскадры русского адмирала Федора Ушакова в конце XVIII столетия во время русско-турецких войн. Копии античной греческой диеры в Русской бухте символична. Связи Греции и Черноморья протянулись через тысячелетия.

Корабль стоит на воде примерно в пяти метрах от берега кормой к нему, крепко пришвартованный. Палуба закрыта тентом, рулевые весла подняты, мачта опущена. Еще издали мы начинаем кричать, пытаясь обратить на себя внимание «зимовщиков». Но все безуспешно. Они нас не слышат. Павел подтягивает маленькую деревянную лодочку, привязанную с двух сторон, одним концом к кораблю, другим — к берегу. Мы взбираемся на нее вместе с вещами, чуть было от спешки не оказавшись в воде, и подтягиваемся к борту корабля. Несколько гимнастических упражнений, и мы на палубе. Наконец-то из кормового люка показывается голова



Детали механизма, признанного учеными древнейшей астролябией. Находка была сделана на судне, найденном в районе греческого острова Антикифера. Корабль затонул в I веке до н.э.

Вячеслава, который от удивления не может вымолвить ни слова. Оказывается, они ожидали нас только завтра и даже не прислушивались к тому, что происходит снаружи. Радость встречи сменяется заботой о насущных делах. Ребятам придется пробыть на судне еще около полутора месяцев, и мы отдаем им все возможное, начиная от продуктов и денег и заканчивая лишними свитерами и брюками. Их настроение улучшилось, и Слава и Игорь согласны довести зимовку до конца.

Зима повлияла не только на настроение наших друзей, но и на состояние корабля. Во многих местах краска облупилась, и под ней видны трещины. Днище сильно обросло водорослями. Впереди ремонт, и мы внимательно исследуем неисправности. Дома будет необходимо заготовить материалы и инструмент, так как в Греции все стоит гораздо дороже. В нашем распоряжении менее суток, и время пролетает очень быстро. По приподнятому настроению ребят видно, что они довольны встречей, а решение финансовых проблем снимает с них заботы о хлебе насущном. С приходом весны они начнут подготовку корабля к ремонту.

Короткая встреча в СИ-ТИ-СИ дополняет картину нашего скоротечного свидания с «Ивлией» и Грецией. Петрас обещает помощь в организации доставки экипажа и груза из Пирейского порта на остров Порос, а также в решении всех таможенных формальностей. По законам, привезенное нами в Грецию продовольствие, инструмент и ремонтные материалы должны быть обложены высокой пошлиной, но есть надежда, что для экспедиции будет сделано исключение. От деловой беседы нас отвлекает телефонный звонок, после которого наш гостеприимный хозяин сообщает, что до отхода в Одессу пассажирского теплохода «Грузия» остается всего полчаса и, если мы хотим попасть домой, то должны поторапливаться. Быстро доставив на пассажирский терминал, он передает нас из рук в руки вахтенному офицеру. Крепко пожав руку греческому другу, мы прощаемся и занимаем места в крохотной каютке, скрытой глубоко внутри стального гиганта. Путь домой — это тот самый долгожданный отдых, о котором мы так мечтали. Двадцать пять дней путешествия по трем странам, калейдоскопическая смена впечатлений сильно утомили, и дни, проведенные на борту лайнера, были нам прекрасной наградой...

Два с половиной месяца, последовавших за описанными событиями, были напряжены до предела, как и всегда бывает перед началом экспедиции. Новый



Памятник легендарному создателю компаса Флавио Джоя. Город Амальфи

Собор Андрея Первозванного, в алтаре которого хранятся мощи апостола

корабль, но уже не пассажирский, а грузовой, следующий рейсом в Пирей, доставил 65 человек экипажа с грузом к месту начала третьей экспедиции по маршрутам античных мореплавателей, получившей имя «Одиссея». Туда же был доставлен и небольшой ботик, построенный для сопровождения «Ивлии» на базе десятиметровой спасательной шлюпки. Он получил гордое название «Понт Эвксинский».

В любой стране мира отношения с таможенными властями никогда не бывают простыми. Вот и сейчас, хотя запросы на ввоз груза давно сделаны и разрешение уже получено, следует временный его арест, тщательное изучение «целесообразности и необходимости» досок, гвоздей, клеев, красок. Процедура длится более недели, но все же заканчивается положительным решением в нашу пользу. Сроки ремонта сжались, и работать приходится с удесятеренной энергией.

Наконец-то все завершено, и ясным солнечным утром корабль прощается с гостеприимным Поросом, направляясь к входу в Коринфский канал. За время стоянки на входе в канал нам посчастливилось побывать в Микенах.

Канал превратил полуостров Пелопоннес в остров. В мощных известняковых породах прорезано глубокое ущелье. Идущий далеко под нами пароходик кажется игрушечным. Это гидротехническое сооружение построено в конце XIX столетия.

Испокон веков торговые маршруты из Эгейского моря в Адриатику и далее в Тирренское море проходили вокруг Пелопоннеса в районе островов Кифера и Антикифера. Ветры в этом районе сильны; разгоняют они высокую крутобокую волну. Шторм может начаться внезапно, при хорошей видимости. Сотни, если не тысячи кораблей нашли свою гибель в этих местах. Если плавание оканчивалось счастливо, — благодарили Посейдона, позже — Нептуна, а после принятия христианства — святого Николая. Еще в глубокой древности родилась мысль о необходимости построить канал. Самой природой была создана для него низина, пересекающая перешеек...

Уже две с половиной тысячи лет тому назад существовал шестикилометровый путь волоком, часто использовавшийся мореходами для доставки товаров в обход Пелопоннеса. Сооружение канала начали коринфские цари-тираны — еще в IV в. до н.э. Как ни странно, строительство оборвалось не по техническим причинам, а по воле оракулов, которые предсказали, что воды, хлынувшие в созданный канал, мо-



«Ивлия» прощается с Амальфи

гут затопить весь полуостров. Время доказало ошибку оракулов. Но в древности они пользовались непререкаемым авторитетом, и запрет на сооружение канала был неукоснительно исполнен… Зато сейчас рукотворный путь оказывает неоценимую помощь судоходству. Он значительно сокращает дорогу от западного до восточного побережий Греции, перенося на своих водных «плечах» миллионы тонн грузов, и, что не менее важно, обеспечивает безопасность плавания.

После перешейка дорога поднимается в гору. Пелопоннес, вообще, горист. Некоторые его вершины превышают 2000 метров. Долины сухи, безлесы и недостаточно плодородны. Плантации маслин, рощицы кипарисов, сухой кустарник и трава — вот и вся небогатая растительность легендарной земли. Но так было не всегда. Еще в начале II тыс. до н. э. климат как материковой, так и островной Эллады был намного мягче. Землю эту покрывали непроходимые леса. Но цепь природных катаклизмов изменила облик Греции, и в наши дни дорога в Микены петляет по безлесым холмам.

Рядом с цивилизациями Хуанхэ, Инда, Междуречья и Нила можно назвать равной по древности Крито-Микенскую цивилизацию. А в ней важное место играет Пелопоннес, южная оконечность Балканского полуострова. Богатая эпическая традиция рассказывает о легендарном правителе, давшем свое имя этой земле. Им был Пелоп. Его отец Тантал, сын Зевса, — образ жестокого деспота, душу которого обуяла непомерная гордыня. Насмехаясь над богами, посетившими его пир, Тантал подал им, как угощение, зажаренное тело собственного сына. Боги не стали есть человечину, а Зевс приказал Гермесу оживить юного Пелопа. Тантал за свои грехи был отправлен в царство мертвых, где с тех пор мучается вечным страхом, голодом и жаждой (отсюда выражение «танталовы муки». — **Прим. авт.**). Пелоп из Малой Азии перебрался на юг Греции, где женился на Гипподамии, дочери Эномая — царя небольшого государства Элида. Приход Пелопа в царский дом связан с предательством и обманом, навлекших затем на его потомков проклятия и беды. Со временем власть Пелопа распространилась на всю Южную Грецию, которая была переименована из Апии в Пелопоннес — остров Пелопа…

Умер Пелоп в глубокой старости. Он был похоронен на берегу реки Алфей, впадающей в Ионическое море недалеко от города Олимпии. При его захороне-



Вдоль берегов Италии

нии устроили большие погребальные игры, которые стали прообразом более поздних Олимпийских игр...

Пелопоннес — сокровищница греческой культуры и истории, а Микены — жемчужина этой сокровищницы. По одной из легенд, вернувшись после долгих странствий, этот город основал легендарный герой Персей.

До расцвета Микен главную роль на полуострове играл лежащий неподалеку город Аргос. Античные авторы часто ошибочно объединяли Микены и Аргос в один город. Иногда Микены считались крепостью Аргоса, что также было неверным. Предположительно, возвышение Микен связано с разделением царского дома, возможно, некогда правившего и Микенами, и Аргосом. На такую мысль наталкивает миф о рождении Персея, божественного потомка Зевса. Опять-таки, вполне поверив оракулу, предсказавшему, что Персей лишит престола своего деда, Акрисий, тиран Аргоса, новорожденного внука и его мать Данаю предал морским водам. Последовали чудесное спасение героя, дальние походы и возвращение в родной дом с молодой женой Андромедой. Но, видимо, стены древнего Аргоса оставались для Персея не слишком родными, так как позже он перебирается в Тиринф, а затем строит Микены. Если придерживаться не легендарной, а исторической традиции, — возвышение Микен происходит около 1600 г. до н. э., после первой экологической катастрофы, постигшей Эгейский регион. Американские ученые определяют ее дату с точностью до года — это 1628 год до н. э. Мощное вулканическое извержение, сопровождавшееся землетрясением и буйством морской стихии, разрушило поселения на Крите и Кикладских островах.

В эпической традиции эта катастрофа очень близка мифу о борьбе боговолимпийцев с титанами и подземным чудовищем Тифоном. Миф повествует о море огня, о том, как взрывались горы, летали по небу огромные камни и скалы. От страшного пламени горел сам воздух и плавилось все вокруг. По легенде, борьба эта длилась более десяти лет. Последствия столь сильного природного катаклизма могло ощущать на себе несколько поколений людей.

Пелопоннес пострадал меньше, что дало возможность окрепнуть городам на материке. Выдвинувшись, Микены заняли главенствующую роль в Эгейском мире. Потомки Персея оказались достойными памяти победителя Медузы Горгоны. Один из них — главный персонаж греческого эпоса, Геракл. Мать Геракла, Алк-



Встреча с парусником «Америго Веспуччи»

мена, приходилась Персею внучкой. Зевс, отец Геракла, пророчил своему сыну царствование над Микенами и другими городами. Но судьба распорядилась иначе. Великий герой так и не стал властителем Микен. Его потомки еще три поколения боролись за власть над Пелопоннесом. Описанная в мифах схватка за владение полуостровом находит свое подтверждение в исторических событиях. Возможно, этот сюжет навеяло вторжение дорийских племен, кочевавших ранее на севере Балкан (XIV— XII вв. до н.э.)...

...Мы въехали на утрамбованную площадку, которая в летние месяцы может вместить больше сотни автобусов с туристами. Сейчас все пустынно. Микенская крепость сложена из монолитных глыб; она весьма внушительна, даже при том, что, фактически, мы видим лишь ее основание, — верхние стены, башни и здания не сохранились. Хочется склониться перед техническим гением и трудолюбием древних строителей...

Тропинка привела нас к кассе, перед которой в лучах послеобеденного солнца дремал пожилой грек. Встрепенувшись, он с молниеносной быстротой затараторил на греческом, а затем и на английском. Это был краткий монолог, из которого мы поняли, что осень — не лучшее время года для посещения Микен, но, раз уж мы приехали, то он готов сделать для нас экскурсию. Стоимость ее оказалась нам не по карману. Купив билеты и поблагодарив старика, мы отправились к Львиным воротам самостоятельно. Единственное, что стражу Микен удалось нам продать дополнительно, — это небольшую брошюру об истории раскопок города. Там были фотографии греческих и английских ученых, работавших здесь с середины XIX века. К моему глубочайшему удивлению, не было в брошюре ни слова о том, кому мир обязан открытием Микен. Не был в ней упомянут великий мечтатель и авантюрист прошлого Генрих Шлиманн.

Личность Генриха Шлиманна у людей науки вызывает резкую антипатию. При одном упоминании этого археолога-бизнесмена кабинетный ученый содрогнется так же, как его коллега 150 лет тому назад, и приведет вам массу фактов неграмотности, а подчас и беспринципности исследователя. Не столь близкие к науке люди видят в Шлиманне скорее баловня судьбы. Сын бедного пастора, он стал купцом и сказочно обогатился на торговых сделках в Петербурге. Да, именно Россия позволила будущему открывателю легендарных городов стать богатым



За время пребывания «Ивлии» в порту Рима городе Чевитавеккья экипаж посетил Вечный город

и знатным. Нужно отдать должное фанатическому упорству, с каким Шлиманн достигал поставленных целей.

Судите сами: английский язык он изучает за год, французский — за полгода, голландский — за два месяца; на испанский и португальский ему потребовалось всего по шесть недель. Упорство принесло Генриху успех в Калифорнии, где компания, основанная им, скупала золотой песок. Везение и тонкое коммерческое чутье приумножило его состояние за годы Крымской войны. Чем только не торговали фирмы, основанные им... Но в 1866 году, оставив коммерческие дела, Генрих Шлиманн задался целью открыть вещественные доказательства правдивости гомеровского эпоса. Как и во всем, упорство и настойчивость помогли ему быстро освоить греческий язык и добиться разрешения у турецкого правительства начать изыскания на берегу Мраморного моря. Оказалось, что холм Гиссарлык хранит под собой останки города, описанного в «Илиаде», — священной Трои!.. Позже Шлиманн добился разрешения на раскопки в Микенах, в Орхомене и на острове Крит. Шлиманн везде и всегда спешил. То, на что другие ученые потратили бы десятилетия, он делал за один год. И, к большому сожалению, спешка, а подчас и дилетантизм, вели к неправильным трактовкам раскапываемых объектов.

Многие исследователи считают, что Шлиманна интересовало только золото, а точнее, золотые изделия, найденные в кладах и гробницах Трои и Микен. Погоня за золотом вредила качеству раскопок. Разрезая Гиссарлыкский холм вертикально до материка длинным и глубоким рвом, Шлиманн разрушил, а в некоторых местах и смешал материальные слои. Найденные при этом золотые украшения, кубки и погребальные маски он необдуманно отнес к временам Троянской войны. Примеряя драгоценное ожерелье на свою жену, гречанку Софью, Шлиманн считал, что его носила прекрасная Елена. Но это было не так. Позднее выяснилось: находки, сделанные искателем, гораздо старше событий троянской эпопеи. К ним никогда не прикасались руки легендарных царей и их неверных жен...

Но, как бы то ни было, следует отдать должное упорству Генриха Шлиманна. Не забудем также, что найди троянские ценности турки, они немедленно переплавили бы их в золотые монеты! Алчность и продажность турецких чиновников разрушила бы и микенский клад. В лучшем случае, он разошелся бы по частным коллекциям...



Прием экипажа «Ивлии» у мэра города Портоферрайо. Остров Эльба

Немец по рождению, американец по паспорту, русский по коммерческим связям, грек по пристрастию и авантюрист по призванию, — Генрих Шлиманн, пусть и с большими оговорками, заслужил право именоваться первооткрывателем гомеровских городов.

...Огромным массивом нависают над нами Львиные ворота. Горизонтальная плита, поддерживающая многотонные камни с высеченными львами, — самая большая и тяжелая из всех, когда-либо использованных строителями в Древней Греции. Узкая дорожка, входящая внутрь крепости, приводит нас к круглой площадке, окруженной двумя рядами вертикально стоящих камней. Первоначально считалось, что это цирк для проведения представлений. Позже Шлиманн открыл под слоем земли шахтные гробницы, где были захоронены члены царской семьи. Цари Микен должны были обладать сказочными богатствами, чтобы такое количество золотых украшений и масок похоронить вместе с покойными. Окруженная частоколом камней площадка — не что иное, как дворцовое кладбище, имевшее, очевидно, и культовое значение.

Мы поднимаемся по лестнице на самую высокую часть холма. Дорога ведет к развалинам дворца властителей Микен. Хорошо сохранившийся мощный фундамент веками служил основанием большому зданию, имевшему в плане несколько этажей. Как оно могло выглядеть, можно судить по уникальному изображению, открытому на злополучном острове Фера. Как помнит читатель, именно на этом острове вулкан разразился страшным взрывом, повлиявшим на всю минойскую цивилизацию. В 1967 году, во время раскопок на Фере, в поселении Акротири под слоем песка и пепла были обнаружены фрагменты стен здания, покрытые удивительнейшей росписью. На фресках целый флот различных судов двигался от одного острова к другому; на самих островах отчетливо просматривались дворцы, сложенные из ровных, хорошо обработанных камней. На крышах были разбиты террасы, где стояли и всматривались в морскую даль многочисленные жильцы. Все изображенные здания — прямоугольной формы, с большим количеством окон; фасады окрашены в разные цвета. Без сомнения, подобным был и микенский дворец. Перекрытия и крыша поддерживались мощными колоннами. Сами колонны и стены здания были искусно расписаны. Об этом говорят не только фрески с острова Фера. В самих Микенах были найдены фрагменты штукатурки,



покрытые декоративной росписью. Это боксирующие мальчики, богиня, женская фигура и другие.

...Солнце начинает садиться. Завороженные красотой заката, мы идем от дворца по улице «златообильного» города. Даже сейчас по развалинам можно судить, что он был велик и многолюден. Процветало здесь ремесленное производство. Аккуратные таблички указывают на дома, в которых были гончарные мастерские, красильни; а вот и кузница. Возможно, здесь изготавливались прекрасные бронзовые изделия: кубки для вина, мечи и доспехи. Внизу появилась фигура смотрителя. Он машет нам, показывая, что город-музей закрывается. С неохотой покидаем Микены. Кажется, что здесь царит дух античных героев, бродит тень последнего великого царя гомеровской Греции, Агамемнона...

В сосредоточенном молчании преодолеваем мы дорогу назад, в Афины. Развалины впечатлили, но и слегка опечалили. Однако предстоит еще увидеть сами микенские сокровища, хранящиеся в Национальном музее!..

Как и все музеи мира, Афинский имеет свою поучительную историю. До его появления национальное достояние Греции уплывало в различные государственные и частные коллекции Европы и Америки. Иначе, как разграблением, назвать это нельзя... Судьба многих шедевров остается невыясненной до сих пор. Однако многое уже сделано. Большое количество ценностей возвращено и составляет теперь гордость страны.

Основная часть микенских находок была сделана в гробницах, как внутри крепости, так и за ее пределами. Захоронения и предметы искусства относят, в основном, к периоду с 1600 по 1300 гг. до н. э. Связывают их с именами царей из династии Пелопа. Сын Пелопа, Атрей, был отцом Агамемнона и Менелая, возглавлявших поход греков в Трою. Похищенная Елена была женой Менелая... Поражение Трои и гибель царского дома отразились и на победителях. Обескровленные и ослабленные войска греческих царьков по возвращении на родину не смогли оказать сопротивления вторгшимся племенам дорийцев. Великая культура была погребена варварскими племенами. На Грецию опустился занавес забвения. Все величие старых городов так бы и осталось легендой, если бы не были найдены золотые клады Микен и Трои...

В полумраке Афинского музея лежат золотые маски, укрывавшие лица усоп-



Прием в мэрии г.Портоферрайо.

В.Бахтов, П.Гончарук, В.Котов, К.Маринини — представитель мэрии

ших микенских царей и цариц. Золото деформировано временем, но общие черты угадываются хорошо. Поражают жесткие, если не сказать жестокие, черты лиц-масок. Образы строги и печальны. В следующей витрине — диадемы и нагрудные украшения, ритуальные чаши-ритоны в виде льва и быка, высокие золотые кубки и вазы. Тончайшая работа ювелира видна на кольцах, — изображения батальных сцен и охоты. Эти находки сделаны Шлиманном и его супругой Софьей в захоронениях внутри Микен. Не менее удивительны находки за пределами крепости. Здесь не только золото, но и прекраснейшая гемма, вырезанная на аметисте, и чаша в виде лебедя из горного хрусталя, и бронзовые заколки-булавки с головками в виде бутонов цветов, сработанных из горного хрусталя. Нет предела фантазии древних ювелиров. Среди находок — золотые кольца, инкрустированные серебряными изображениями, изделия из сплава серебра и золота — электрума, из мрамора, гранита, малахита. Яркий, полный образов мир предстает перед нами в витринах, хранящих бронзовые ножны мечей, украшенные золотом и серебром, рельефными изображениями сцен охоты...

Закрыв глаза, я неожиданно увидел этот удивительный город во всем его великолепии. Какой прекрасный мир, забытый более чем на три тысячи лет! Как искусны были мастера, создавшие эту красоту!.. Удивительна эпическая история богов, героев и людей, их любви и предательства, добродетели и лжи. История великой гордыни, обуявшей этих людей с такой силой, что боги, т. е. природа разрушила их мир, не оставив потомкам почти ничего! Но даже те крохи, которые остались, кажется, иллюстрируют слова Гесиода об олимпийцах:

Создали прежде всего поколенье людей золотое...
Жили те люди, как боги, спокойной и ясной душою,
Горя не зная, не зная трудов. И печальная старость
К ним приближаться не смела.

С неохотой я вернулся на «Ивлию»: из сказки — к тяжелой работе. Жара в Греции стоит ужасающая; ночью температура выше 30 ^{0}С. Несмотря на это, первая неделя пути проходит без неожиданностей и приключений. Как всегда, много физической работы, борьба с палящим солнцем, штилями, нехваткой воды. Впе-



Открытие выставки художников, членов экипажа «Ивлии» на острове Эльба. В выставке приняли участие А.Бахтов, И.Зяблов, Л.Герасимов, А.Горбатов. Памятный диплом вручается руководителю экспедиции В.Котову и капитану П.Гончаруку

реди короткая остановка в порту Месолонгион и — дальше, к берегам Итаки.

Размеренная работа гребцов и полный штиль делают подход к острову ирреальным. Жаркая середина дня. Утомленный, дремлющий городок, укрывшийся в глубокой бухте, не встречает нас многоголосьем туристов и распахнутыми окнами ресторанчиков и магазинов. Жизнь на юге своим ритмом сильно отличается от той, к которой мы привыкли. Жаркое южное солнце разделяет летний день на две половины — утреннюю и вечернюю. Между ними часы отдыха в тени небольших апельсиновых и оливковых рощ под толстыми сводами старых домов. Итака — родина Улисса, по-нашему Одиссея, легендарного героя Троянской войны, прославившегося своим умом, хитростью и изворотливостью.

Гомеровская «Одиссея» позволила десяткам поколений узнать о небывалых приключениях, случившихся с Одиссеем во время его возвращения на родину. Безусловно, образ героя собирательный, и в его необыкновенном путешествии собраны тогдашние знания о неизвестных землях, о том, что оставалось для архаичных греков загадкой и тайной. Обычный морской путь от стен Трои до Итаки через группу Кикладских островов вокруг Пелопоннеса занимал шесть — семь дней и проходил в водах, прекрасно знакомых древним. Одиссей же путешествует долгие годы, попадая из одной сказочной земли в другую, теряя соратников и корабли своей флотилии.

Мы медленно подходим к каменной пристани, на которой стоят бочки для засолки рыбы и развешаны старенькие, много раз чиненные рыболовные сети. Пожилой мужчина, попыхивающий трубкой, — единственный зритель разыгрываемого представления, имя которому «швартовка». За нами их уже более сотни, но каждый раз — это такое же напряжение всех сил и нервов, как и раньше. Древним было проще: разогнался, врезался в песок, закрепил носовой швартов, затянул кормовой якорь — и все. Нам сложнее — впереди не песок, а каменная стена, не рассчитаешь — и столкновение неизбежно. То же самое и при швартовке бортом: зазевался — весла поломает, как щепки. Расчет рулевых точен, и в считанные минуты мы пришвартованы.

До пробуждения городка еще часа полтора, а посему мы тоже отдохнем. В трюме чуть более прохладно, чем на улице, и я располагаюсь там со всеми своими записями. Повар готовит ужин. Павел с двумя помощниками проводит ревизию



Барельеф римского боевого корабля

продовольствия и других «бесценных» запасов. Остальные спят или играют. Посещение Кикладской группы островов, а затем Крита привело меня к мысли разделить дошедшие до нас мифы и легенды Древней Греции на те, которые относятся к титанам, то есть, ко времени Крона, и на те, которые относятся ко времени Зевса. Их разделяют столетия, если не целое тысячелетие, за которое изменилось представление об окружающем мире. Удивительно, но с одной стороны познания об окружающем мире стали более совершенными, а с другой — более узкими, как бы более сжатыми вокруг эгейского мира. Невозможно с уверенностью сказать, что пантеон Крона и титанов связан с Кикладской цивилизацией, а пантеон Зевса — с Крито-Микенской. Это только предположение. Но вот какая интересная картина открывается, если выделить мифы о титанах.

Главные Зевсоборцы — титаны, борющиеся с Зевсом против его гегемонии на Земле, — это Атлант, Тифон и Прометей. Согласно олимпийской мифологии, побежденные, они прикованы к трем столпам, поддерживающим небо, подножия которых находятся глубоко в преисподней. «На востоке небесный столп — Кавказ. К скале Кавказа прикован титан Прометей. Серединный столп — гора Этна. На глубине Тартара, придавленный Этной, лежит стоголовый Тифон. На западе столп — титан Атлант. На плечах Атланта — скат неба».

До начала борьбы с Зевсом титан Атлант жил в счастливой Аркадии, области, находящейся в центре Пелопоннесского полуострова, титан Прометей — на острове Лемнос, Тифон же — порождение мрачного Тартара — носился по бескрайним просторам Земли. Другие титаны и титаниды также обитали в эгейском мире. Так, не за океаном находилась родина нимфы Калипсо, заманивающей к себе путешественников, а в Беотии — на востоке греческого полуострова. Севернее Фессалии жила на берегу Эгейского моря титанида Кирка, превращающая, по новой мифологии, людей в животных. И Сирены были музами, услаждающими слух, а нестрашными чудовищами, губящими мореплавателей. Остров, на котором они жили, лежал не за пределами земли, а в Средиземном море. Вытеснили олимпийские боги титанов и титанид. Но мифология древних эллинов не признавала их полного уничтожения. Их мир разделен на мир живой жизни и мир мертвой жизни. Перед нами существует как бы мир и антимир. Отделяет один мир от другого мировая река — Океан. Чтобы достичь мира мертвой жизни, надо пере-



Остров Эльба

плыть океан. Вот туда, за океан, и отправлены бывшие боги и богини — титаны Кроновы. Но это не простое переселение в соответствии с изменением культа богов, это переселение связано с расширением познаний о мире. Впервые новые представления отразила гомеровская «Одиссея».

С новой олимпийской мифологией связано и новое устройство земли. Мир кикладян связан с Эгейским бассейном, побережьем Северной Африки и Мраморным морем. Мир Крита и Микен расширяется до пределов Атлантики и Черного моря. В более ранних преданиях Титан — бог — Гелиос — Солнце, проскакав днем на золотой колеснице по небосклону, спускается вечером к Океану, распрягает коней, купает их, а затем плывет в золотом челне на восток к солнечному городу Аэйе, где царствует Ээт, хранящий в своих садах Золотое руно. В более же поздних сказаниях (например, в мифах о подвигах Геракла. — **Прим.авт.**) Гелиос в золотом челне плывет к острову Эрифея, который лежит за океаном. Однажды он перевез туда Геракла, пожелавшего добыть яблоки Гесперид. Исчезает из упоминаний и город Ээта, где начинал свой каждодневный путь бог Солнца. Это и неудивительно, так как грекам стали известны земли, лежащие дальше на восток от Черного моря.

Как уже отмечалось, цивилизация на греческой земле зарождалась трижды, и каждый раз новым поколениям приходилось открывать ранее хорошо известные, а затем забытые морские и сухопутные дороги. Ко времени Троянской войны их представления о мире сложились в следующий цикл.

Мир, обитаемый людьми, окружен Океаном. За Океаном лежат острова. Там пурпурный остров Заката — Эрифия, где царит трехтелый великан Герион. Его пурпурных коров сторожит гигант Эвритион и двуглавый пес, бескрылый Орф.

Там остров Огигия, где в изгнании живет титанида, дочь мятежного Атланта, козндейка Калипсо. Ни боги Олимпа, ни люди не общаются с нею. Кого судьба занесет к Калипсо, для того нет возврата.

Там остров Эйя. Кто на этот остров попал, тот не знает, где восток и где запад. На острове Эйя живет титанида-волшебница, солнечная нимфа Кирка — Цирцея, обращающая людей в животных. Все, что происходит в мире, знает она.

Там, близ острова Эйи, сад Гесперид, в котором растут золотые яблоки жизни на дереве, выращенном богиней земли Геей в подарок Гере и Зевсу в день их



Подготовка к новой экспедиции. Ремонт рулевого весла

свадьбы. Смотрят за этим садом дочери Атланта — Геспериды, а охраняет его стоголовый дракон Ладон.

Там, в Океане, лежит голый остров — остров Сирен. Была матерью им титанида Мнемосина, отцом — старейший титан, бог рек Ахелой. Были некогда Сирены музами. Прославляли мир титанов и владык его — Крона и Рею.

Но когда пали древние титаны, новых муз родила Мнемосина от Зевса-Кронида. Покорилась она новому властителю мира. Удалились тогда былые музы титанов за океан. Туда же ушли и сестры Горгоны, дети титана Форкия и титаниды Кето. Старшая из них, Медуза — властительница в новом пантеоне стала чудовищем, с которым справился легендарный Персей.

Там, где пурпурный остров Заката, — там мертвая жизнь. На полях Горгон, на островах Эйи, Огигии, Сирен не живут живой жизнью, как боги и люди. Не доносятся туда голоса живой жизни. Разве только отвага или беда занесет туда героя. Или бога пошлет вестником бог. Туда, за океан, и ходили Персей, Геракл и Одиссей! Это и есть вопрос вопросов: ходили ли древние за Океан? Ходили или силой воображения отправляли туда сошедших в небытие Титанов, Героев и Богов? Что несет в себе «Одиссея» — завуалированную правду или же это вымысел?..

Повар призывает нас на обед, и я с сожалением отрываюсь от своих записей. К концу дня судно заполняется посетителями. На острове в летний период отдыхает много иностранцев; в основном это французы и голландцы. Их очень привлекает ожившая история, которую они с удовольствием сдабривают греческим вином, так что скоро на судне становится тесно и очень шумно. Благодаря одному из новых знакомых нам с Павлом удается выскользнуть из этого водоворота, строго-настрого приказав вахтенным следить за порядком и не прикасаться к вину. Действие хорошего греческого вина нам уже прекрасно известно: пьется оно легко и в больших количествах, голова остается светлой, но вот ноги частенько отказываются служить своим хозяевам. Древние никогда не пили вино, не разбавив его наполовину водой. В такой пропорции оно дает силу и утоляет жажду. Но, как и во многом другом, мы не часто прислушиваемся к голосу предков.

Узкая дорожка, поднимающаяся все время в гору, приводит нас к небольшой площади, на которой установлен бюст Одиссея. Наш провожатый, пожилой грек, тот самый, который присутствовал при швартовке, по профессии школьный учи-



Таран чистит А.Лялин *Прощание с Эльбой*

тель, ведет свой рассказ о прославленном герое:

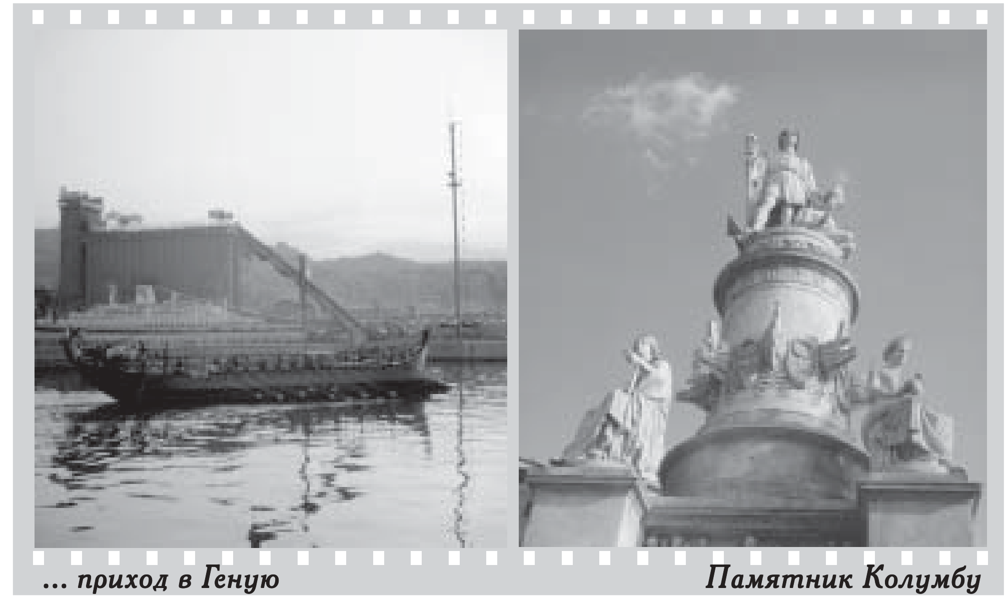
— К сожалению, не сохранились дворцовые постройки или что-либо материальное, относящееся к той эпохе, но Одиссей — наш, мы гордимся им.

Вообще-то, как и большинство людей, что-либо слышавших об Одиссее, его волнует не само плавание, а именно возвращение, после которого герой избивает женихов, восстанавливая справедливость и честное имя своей жены Пенелопы. К нашему стыду, для нас это самая малоинтересная страница одиссеи; гораздо более интересным является его загадочное плавание, но в этих вопросах наш провожатый не разбирается и ничего нового подсказать нам не может.

К нашему возвращению гости разошлись, и большинство членов экипажа уже спит. Над палубой витает крутая смесь запахов, замешанная на хороших французских духах, греческом вине и крепком мужском поте. Взяв свои спальники, мы с удовольствием располагаемся прямо на причале под раскинувшимся над нами звездным небом. Где-то там живут Атлантовы дочери —Плеяды, радостные и тихие, спасшиеся на небе от Зевсова гнева. Мне не спится, и я пытаюсь восстановить в уме героическое путешествие Одиссея. Оно может иметь два значения, в зависимости от того, рассматривать ли его в свете олимпийской или в свете титановой мифологий.

Путешествие Одиссея начинается от стен Трои. С попутным ветром достигают двенадцать кораблей земли, в которой живут киконы — мифологический народ, место обитания которого не установлено. Предположительно, киконы жили во Фракии, на юге Балканского полуострова. Одиссей и его спутники вступили с ними в борьбу, но потерпели поражение, потеряв с каждого корабля по шесть отважных гребцов.

Вынужденные покинуть удобную бухту, корабли были застигнуты непогодой и, влекомые северным ветром Бореем, отнесены к неизвестным берегам, где провели два дня и две ночи. После чего, подняв паруса, отправились дальше и достигли мыса Малея на южной оконечности Пелопоннеса. Однако вновь разыгравшаяся буря и сильный северный ветер Борей десять дней носили корабли по морю, пока не прибыли они к островам лотофагов, людей, питающихся побегами лотоса. Очевидно, флотилия Одиссея попала в дельту Нила, где между тысяч песчаных островков протекают тысячи каналов, на поверхности которых цветет



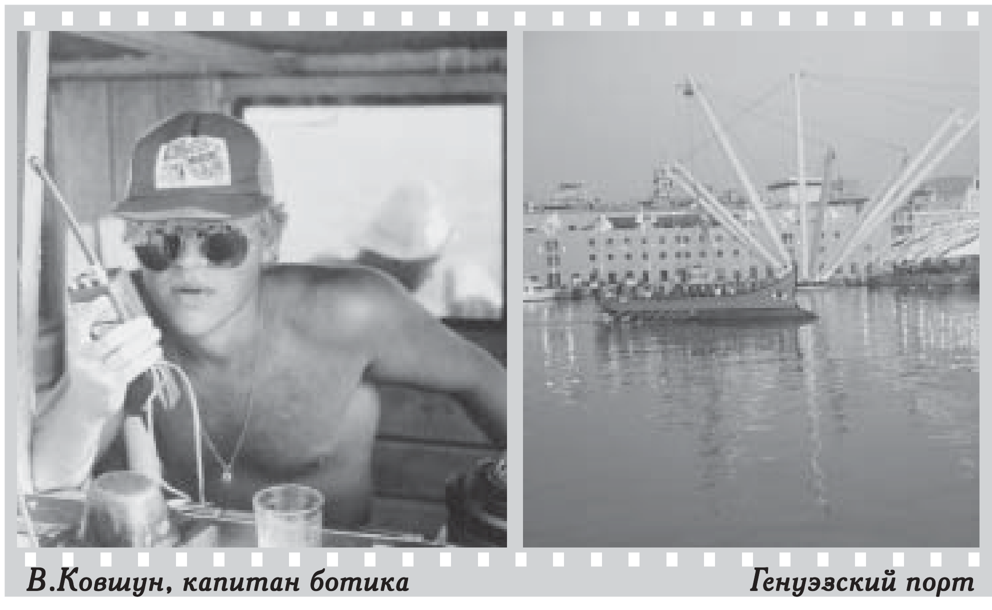
... приход в Геную *Памятник Колумбу*

египетский лотос, отдаленно напоминающий европейскую кувшинку.

С древних времен специальным образом приготовленные молодые побеги лотоса употреблялись как одурманивающее, наркотическое средство. Испробовав такого зелья, спутники Одиссея не захотели возвращаться на родину. Одиссей заставил их силой и незамедлительно отплыл из земли лотофагов. Дальнейшее путешествие Одиссея можно рассматривать двояко.

Согласно олимпийской мифологии, родиной киклопов был остров Лемнос, на котором глубоко под землей располагалась их кузница, где ковались пламенные молнии, давшие Зевсу победу над титанами. Согласно титановой, киклопы — дети Земли-Геи, старшие из которых — многорукие киклопы-зодчие, создатели циклопических построек в Микенах и Тиринфе. Куда же доплыл Одиссей? В Агролидский залив, на многие километры врезавшийся в Пелопоннес, или на остров Лемнос? Исходя из того, что следующим местом остановки был сказочный остров Эола, повелителя ветров, блуждающий по морю, — это могли быть и Агролида, и Лемнос. Радостно встретил Одиссея Эол, чествовал героев пирами и на прощание подарил большой мех. В этом мехе были подвластные ему ветры. Лишь один Зефир — легкий теплый западный ветер был оставлен на свободе, чтобы помочь кораблям достигнуть Итаки.

Запретил Эол развязывать мех до того момента, пока не прибудут герои на родину. Но судьба распорядилась иначе. На десятый день плавания, когда уже были видны берега Итаки, утомленный Одиссей крепко уснул, а его спутники, желая узнать, чем наградил их предводителя божественный Эол, развязали мех. Вырвались из него ветры и подняли страшную бурю, погнавшую корабли назад, к острову Эола. Как ни просил Одиссей ветрогонителя помочь ему еще раз, тот отказался и прогнал его. Если учитывать десятидневное плавание на запад от острова Эола до Итаки, то Одиссей находился на западе Кикладской группы островов, возможно, на Зерифосе или Милосе. Отсюда с легким западным ветром Зефиром вокруг Пелопоннеса его корабли легко могли пройти 300 миль за десять дней, двигаясь в дневное время со скоростью две-две с половиной мили в час. С западными ветрами, начав плавание с Лемноса, обогнуть Пелопоннес невозможно, даже принимая во внимание, что от Лемноса флотилия Одиссея спустилась на юг на такое же расстояние, как от Тиринфа до



В.Ковшун, капитан ботика ***Генуэзский порт***

Зерифоса, то есть на день или полтора пути, составляющих 30 — 50 миль.

В древности на Кикладах были известны небольшие залежи меди и, может быть, поэтому в мифе упоминается о том, что дворец Эола был окружен нерушимой медной стеной. Шесть суток совершенно обессиленные мореплаватели, подгоняемые ветрами, плыли, не зная куда, пока не пристали к земле людей-людоедов, которых называли — лестригоны. Миф о людях-людоедах в точности переплетается с мифом о великанах, живших на полуострове Кизике в Мраморном море — Пропонтиде. За шесть суток, гонимые южным ветром — Нотом, дующим с пустынь Африки, Одиссей и его флотилия могли достичь Пропонтиды, пройдя Дарданеллы мимо стен разрушенной Трои.

В мифе об аргонавтах Геракл поражает великанов стрелами, и непобежденный «Арго» уходит в море. Одиссей же спасся только со своим кораблем. Лестригоны, как и великаны в мифе об аргонавтах, бросали в море огромные камни и разбили одиннадцать кораблей Одиссея, людей же посадили на колья и отнесли в свой город Ламос. Устрашился Одиссей людей-великанов и долго плыл по безбрежному морю, проливая слезы о погибших товарищах. Наконец достиг он земли, где жила прекрасноволосая волшебница Кирка, дочь бога Гелиоса, сестра Ээта, хранителя Золотого руна в Колхиде.

Как уже упоминалось ранее, в эпосах о титанах Кирка живет в Фессалии на востоке греческого полуострова. Обратила волшебница спутников Одиссея в свиней, но остался неподвластным ее чарам сам герой. Он получил в дар от бога Гермеса корень жизни, содержавший противоядие против чар волшебницы. Год прожил Одиссей во дворце Кирки, пока не отпустила она его с товарищами на родину. На прощание открыла волшебница герою, что для того, чтобы вернуться на Итаку, должен он достичь царства теней на крайнем севере в стране киммерийцев и вопросить о своей судьбе тень прорицателя Тиресия. Волшебница научила Одиссея, как избежать опасности на пути к океану. Но вот в какой океан посылает Кирка мореходов? Атлантический или в Черное море, которое древние греки также считали океаном, а плавание в нем даже более опасным. Мифологическая страна киммерийцев лежит далеко на севере, она холодна и покрыта туманами. В первом тысячелетии до н. э. киммерийцами называли племена, жившие в Северо-Западном Причерноморье, на территории современных Украины, Румынии и



Экипаж во время празднования пятисотлетия открытия Колумбом Америки в генуэзском порту

Болгарии. Климат на берегах Черного моря изменчивый. Жаркие, засушливые летние месяцы сменяются холодными зимами, когда море на многие километры вдоль побережья сковывается льдом. Сюда, на мой взгляд, а не за Геракловы Столпы отправила героев чародейка Кирка. Достигнув земли киммерийской и узнав свою судьбу, герои возвращаются в Фессалию, в царство Кирки, где узнают о тех испытаниях, которые ждут их во время дальнейшего плавания к родным берегам.

Я почувствовал, что засыпаю, и еще раз в уме проложил маршрут путешествия: город Троя — Фракия — Египет — Пелопоннес — Кикладские острова — остров Итака — Кикладские острова — азиатское побережье Мраморного моря — Фессалия —северное побережье Черного моря и снова Фессалия.

Спал я очень крепко и проснулся хорошо отдохнувшим. Предстояла подготовка к самому дальнему переходу, который выпадал на долю участников экспедиции за все годы ее существования. Через сутки мы будем пытаться пересечь Адриатическое море и достичь берегов Апеннинского полуострова. Путь дальний: от Итаки до Мессинского пролива более двухсотпятидесяти миль, а это, по нашим расчетам, пять-шесть дней плавания вдали от берегов.

Самое главное в столь дальнем переходе — это вода. Как помнит читатель, во время плавания от полуострова Халкидики к острову Скиатос в Эгейском море запасы воды были исчерпаны уже на третьи сутки плавания, и последний день под палящими лучами солнца дался экипажу с большим трудом.

Новые знакомые преподносят судну подарок — это более двухсот килограммов фруктов и овощей — апельсинов, яблок, груш, огурцов и помидоров. Огурцы великолепно утоляют жажду, и мы все очень благодарны за этот дар. Долгосрочный прогноз погоды на ближайшую неделю обнадеживающий: слабый северо-восточный ветер, волнение не более 15 дециметров.

День проходит без обычной предстартовой напряженности. Все готово к переходу. Около восьми часов вечера мы прекращаем доступ туристов на судно, вывесив объявление на греческом и английском языках о том, что просим дать возможность экипажу отдохнуть перед сложным плаванием в водах Адриатики. Ночь проходит спокойно. Наконец-то погода смилостивилась над нами — несколько спадает жара, принося прохладу.

Пять часов утра. К нашему удивлению, на набережной собрались люди, при-



Домик Колумба

шедшие нас проводить. Это трогает. Последние пожелания, отдан швартовый, и послушная рулям «Ивлия» делает плавный разворот на выход из бухты. Обычная работа... Смена за сменой... Завтрак... Обед... Ужин...

Корабль огибает Итаку, проскальзывает между островами Левка и Кефалиния и выходит в Адриатику. Легкий ветер недостаточно силен, чтобы реально оказать помощь гребцам, но спасибо и за это. Переваливаясь с волны на волну, корабль упорно движется на запад. Ближе к ночи ветер усиливается, и мы решаем, оставив вахту, рулевых и впередсмотрящего, дать всему экипажу отдохнуть. Ночь проходит незаметно. Под утро ветер ослабевает. Пора подвести итоги. Они не очень утешительны. Пройдено около 55 миль, что составляет чуть более 2 миль в час, или 4 км/час — скорость пешехода на улице. Но что поделаешь? Все же мы движемся вперед.

Следующие три дня проходят в таком же ритме. Смены гребцов... Завтрак... Обед... Ужин... Палящее солнце, слабый ветер, смены гребцов... Появляется работа у врача — у двоих из гребцов подозрение на тепловой удар, почти у всех, но в разной степени сильные потертости на ягодицах и ладонях. Из трех полноценных гребных команд у нас остается только две с половиной. Выбывших заменяют рулевые, повар, Павел и я. Нужно поддерживать темп движения. По нашим расчетам, мы прошли уже крайнюю восточную оконечность «сапожка», мыс Санта-Мария ди Леука, и вскоре должен показаться мыс Изола-делле-Корренти. На пятые сутки погода неожиданно начинает портиться. Ветер в течение нескольких часов меняет свое направление, то затихая, то усиливаясь. Это при солнечной погоде плохой признак. Одному Богу известно, куда он подует в следующие часы и куда нас понесет — к берегу или в море. Собираемся на корме: старший рулевой, Павел, я и врач. Я задаю вопросы по очереди каждому:

— Сколько у нас воды?

— Из трех тонн, взятых на Итаке, еще более семисот литров.

— Как себя чувствуют больные?

— Серьезных осложнений нет. Все нормально. Двое готовы к вечеру приступить к работе.

— Как такелаж, крепления рулевых весел?

— Ночью перетягивали, все в порядке.



Вид на цитадель *Генуэзская улочка*

Теперь самый сложный и самый ответственный вопрос: если начнет болтать, сколько еще выдержат люди? Этого никто сказать не может. Я обхожу ребят, задавая им этот же вопрос. В ответ смех:

— Мы что, новички? Тертые уже. Отстань. Что будет, то будет.

Это «то» не заставило себя ждать. Сорвавшийся с Апеннин сильный ветер понес нас от такого долгожданного берега. Противиться ему бесполезно — лишняя трата сил. Это тот случай, когда нужно подчиниться и выйти из сложившейся обстановки с наименьшими потерями. Павел пытается вести корабль таким образом, чтобы не сильно уклоняться от берега. Это удается с трудом. Судно подбрасывает, как игрушку. Удивительно еще и то, что не прошло и часа со времени изменения и усиления ветра, как началось сильное волнение. К ночи, как и следовало ожидать, погода еще более ухудшается. Если так пойдет дальше, то к утру мы пройдем мимо крайней южной точки Сицилии — мыса Пассера — и двинемся на Мальту. Но случилось иначе. Погода ли решила над нами посмеяться, или боги смилостивились, но к утру ветер стих так же неожиданно, как и начался. К середине шестого дня пути успокоилось и волнение. От оконечной точки нашего перехода — порта Реджо-ди-Калабрия — мы оказались в семидесяти милях, но не восточнее, а южнее. Опять смена за сменой. Завтрак... Обед... Ужин... К началу восьмого дня пути наконец-то открылся заветной точкой Мессинский пролив, отделяющий Сицилию от Апеннин. Единственным нашим желанием было скорее добраться до берега. Переход и неожиданно поднявшийся шторм сильно измотали экипаж.

Через несколько лет после произошедших событий мне посчастливилось готовить небольшую статью для Боннского национального музея о возможных маршрутах движения римских кораблей из Пирея в Остию — порт Рима. В начале нашего столетия недалеко от побережья Туниса, между городами Сус и Сфакс, были обнаружены останки римского грузового корабля, имевшего около 40 метров длины и 10 метров ширины. Судно, получившее имя «Махдия», перевозило бронзовые и мраморные фигуры, а также гранитные колонны. Маршрут его был известен: Пирей — Остия. Таким же маршрутом двигалось и другое римское судно, также перевозившее в Рим награбленные предметы греческого зодчества. Его останки были обнаружены возле греческого острова Антикифера. Каким же



На «блошином» рынке большинству членов экипажа нашлись «новые» головные уборы

образом махдийское судно оказалось у берегов Туниса, и что послужило причиной затопления антикиферского корабля, оказавшегося также на большом удалении от караванного пути?

По ценности груза не только для нашего времени, но и для Римской империи можно предположить, что и «Махдия», и «Антикифера» были судами, современными для своего времени. Их грузоподъемность превосходила среднюю грузоподъемность судов римского флота в 2,5 — 3 раза, составляя 250 — 300 тонн. На судне из Антикиферы была обнаружена старейшая в мире астролябия — прибор, определяющий углы относительно восходящих и заходящих созвездий и планет, который позволял, пусть и приблизительно, определять местоположение судна в море. Однако, как и ранее, парусное вооружение и форма корпуса остаются на судах римского периода простыми. Отсутствует так необходимый при маневрировании киль. Высокая кормовая надстройка и малая осадка позволяют наиболее рационально использовать только попутные ветра.

При изменении ветра на боковой, а тем более на встречный, управление затрудняется. С «Ивлией» происходило то же самое, что и с махдийским и антикиферским судами. Дважды застигнутый в разные годы внезапно начавшимися штормами, корабль был отброшен на большое расстояние от намеченной цели. Впервые это произошло во время прохождения мыса Сунион, во второй раз — при входе в Мессинский пролив. Детальное изучение погодных условий привело к следующим выводам: поверхностные течения в Средиземноморском бассейне слабые и должного влияния на перемещение парусных судов не оказывают. Основной составляющей, влияющей на движение, являются сила и направление ветра, а также создаваемые ими высота и длина волн.

Античные авторы Лукиан и Страбон неоднократно упоминали о том, что плавание из Афин на Крит или из Рима в Египет проходит гораздо быстрее, чем назад. В новелле «Корабль или пожелания» Лукиан пишет: «... корабль вынужден был причалить в Пирее только на семидесятый день после отплытия из Египта, в то время, когда ему уже давно надо было быть в Риме». На столь же странное положение вещей указывает и Страбон в «Географии», отмечая, что путь из Афин на остров Крит суда проходят за полтора дня, а возвращаются только за три.

Наиболее благоприятный период плавания в Средиземном море — середи-



Экспедиция продолжается

на весны — лето— начало осени. Но основные направления дующих ветров — северное и северо-восточное, сменяющиеся зимой на южное и юго-западное. Летние ветры вызывают сильные волнения с высотой волн от 10 до 45 дециметров. Движение волн направлено в сторону африканского побережья. Повторяемость 3 — 5-бальных штормов довольно высока и достигает 25%. Продолжительность их до трех суток. В Эгейском и Средиземном морях «Ивлия» трижды попадала в сильные шторма: на переходах с острова Лемнос к полуострову Халкидики, в районе мыса Сунион и на юге Италии. Учтя еще один шторм, в который попала «Ивлия» в Тирренском море возле острова Эльба, я свел все данные в единую таблицу, которая подтвердила и знания древних, и предположения о возможности затопления античных судов на большом удалении от основных маршрутов плавания современных исследователей.

На наше счастье, «Ивлия» попадала только в однодневные шторма, но, несмотря на это, успевала проходить от 50 до 100 миль. Сильный трехдневный шторм мог отнести корабль от намеченного маршрута до 300 миль, поэтому и неудивительно, что «Махдия» затонула возле берегов Туниса, вероятнее всего, застигнутая, как и мы, штормом в районе Мессинского пролива. Без сомнения, возле берегов Африки нашли свое последнее пристанище множество античных кораблей, и впереди исследователей ждет еще не одно открытие. Но вернемся в Мессину...

Нас ждали и с почетом сопроводили к причалу порта. Воды! Воды! Воды! Это все, что мы в состоянии были просить у наших новых хозяев. Душ, устроенный прямо на пирсе из шланга, не озадачил итальянцев. Они все понимали, сочувствовали и помогали. Прибывший представитель мэрии передал наилучшие пожелания от мэра города и обозначил место нашей стоянки после отдыха в районе пассажирского вокзала. Сделано это было для свободного доступа жителей города на борт судна. Отдых пошел всему экипажу на пользу; он был необходим, так как впереди предстоял проход Мессинской узкости между берегами Италии и Сицилии, опасный в навигационном отношении. Пролив довольно широк — даже в узкой части он составляет более 3,5 километра, но очень коварен. Два сильных круговых течения создают водовороты, получившие с древности названия Сцилла и Харибда — имена двух чудовищ, поглощавших корабли и моряков. Мессинские водовороты образуются поверхностным и донным течениями, сталкивающи-



Музей Жака Кусто в Монте-Карло

мися на глубине 30—40 метров. Безусловно, они не страшны современным судам, но древним, а в особенности нашему, они представляют серьезную угрозу.

В последний вечер перед началом плавания через Мессинский пролив к группе Липарских островов мы засиделись с Павлом в приятном маленьком кафе, обсуждая последующий маршрут плавания. Наш путь известен — это остров-вулкан Стромболи, затем — Неаполь, Соренто, Солерно, Чевитавеккья — порт Рима, и остров Эльба.

— Вообще-то, в навигационном плане маршрут несложный, — говорит Павел.

— Кроме завтрашних двадцати миль, — посмеиваюсь я.

— Ну-ну! Такое уже за плечами, что Мессину уж как-нибудь одолеем.

Я в этом тоже уверен; но для древних, видимо, два водоворота были очень серьезным испытанием, если вошли в легендарные эпосы о плаваниях Ясона и Одиссея. Сцилла и Харибда завтра будут и нас экзаменовать.

В гомеровской «Одиссее» герой дважды попадает в район водоворотов. Впервые — по пути от острова Сирен, а во второй раз — после посещения острова Гелиоса. В титановом эпосе остров Сирен лежит недалеко от острова Тринакрии, который отождествляют с островом бога Гелиоса, или современным островом Сицилия.

— Да, но между Фессалией на востоке Греции и Мессиной огромный путь, который мы идем уже две экспедиции, а в «Одиссее» корабль очень быстро попадает от острова, где владычествует волшебница Кирка, к острову Сирен и без каких-либо стоянок. Это просто невозможно.

— Павел! Я думаю, что это произошло из-за наслоения эпосов один на другой. Ведь я рассматриваю только один из вероятных маршрутов по более древним мифам о титанах. Но ведь есть же и другой, тот, в котором все происходящее с Одиссеем и его спутниками вынесено в океан. Что-то, видимо, утеряно, забыто или, наоборот, добавлено.

— Какие же острова в Средиземноморье можно отождествлять с землей, в которой жили Сирены? Мне кажется, что это Эвбея, а титановы Сцилла и Харибда находились в районе города Халкис — узком проливе, изобилующем водоворотами. Ты же помнишь, нам так и не удалось его преодолеть самостоятельно. Только при помощи буксира.

— Хорошо! А где же остров Сирен, и где жили быки бога Гелиоса?



Адам и Ева. Монте-Карло

Чем не греческие титаны?

Вид на бухту Монте-Карло

— Все это Эвбея. Остров, хранящий древнейшую историю греков.

— Следовательно, завтра мы будем проходить не Сциллу и Харибду?

— Совсем нет! Это же Сцилла и Харибда, но только из другого эпоса, более позднего. Путешествие Одиссея состояло из двух, а, может быть, и гораздо большего количества плаваний. Первое — это более замкнутое в регионе Эгейского, Мраморного и Черного морей. Второе — это средиземноморское плавание за Геракловы Столпы в Океан, к группам Азорских, Канарских островов, острову Мадейра, а, может быть, и дальше. Если принять во внимание предполагаемую мною гипотезу, то, отплыв из Фессалии, Одиссей прошел вдоль западного побережья острова Эвбея, где ему удалось миновать коварных Сирен, халкисские Сциллу и Харибду, и пристал к южному побережью острова, где паслись быки Гелиоса. Спутники Одиссея, мучимые голодом, совершили святотатство, зарезав нескольких животных.

Разгневанный Гелиос попросил бога морей Посейдона наказать обидчиков. Как только корабль отплыл, началась буря, погнавшая его назад к водоворотам. Зевс Громовержец поразил корабль молнией, и он скрылся в пучине вместе с людьми. Спасся один Одиссей, который, держась за осколок мачты, преодолел Сциллу и Харибду и попал в Беотию, где жила волшебница Калипсо. Семь долгих лет томился у нее герой, после чего, по одной из версий — бежал, а по другой — был отпущен ею и, соорудив плот, долго плыл, влекомый ветрами, пока не попал к феакийцам (вероятнее всего — финикийцам. — **Прим. авт.**) на побережье Малой Азии и, благодаря которым, оказался затем на родине — острове Итака.

— Значит, это восточное направление и есть та Ойкумена, которая была знакома древним до Крито-Микенской цивилизации и в начале ее становления?

— Да, Павел! Мне кажется, что эти эпосы связаны со знаниями древних о мире времен Кикладской цивилизации III тысячелетия до н. э. и первой части Крито-Микенской цивилизации первой половины II тысячелетия (см. Приложение. Табл. 5).

— А западное направление — Океан?

— Я думаю, что это уже конец II — начало I тысячелетия, то, что было уже известно в догомеровское время, и, вероятнее всего, и более поздние наслоения, непосредственно связанные с плаваниями финикийцев.



Русские церкви на Лазурном берегу. Канны, Ницца

— И как же будет выглядеть этот маршрут?

— Нет! Прошу тебя, на сегодня достаточно! Идем спать. Уже ночь, а завтра, кормчий, тебе проявлять свое искусство.

Мой друг улыбнулся, он тоже устал. Через несколько часов на его плечи ляжет вся ответственность за прохождение Мессины. А это опасно, очень опасно, это знают все — и он, и я, и ребята...

Утро пасмурное. Пролив затянут дымкой, и видимость плохая. Ветер слабый, южный, волнения практически нет. Корабль огибает заградительный мол и устремляется в пролив. Задача кормчего и рулевых — провести его между водоворотами. Проход этот достаточно широк, но опасность заключается в том, что резкое изменение направления ветра может отклонить «Ивлию» с намеченного курса и ввергнуть в стремнину. Час, еще час... На корабле тишина, только размеренные шлепки входящих в воду весел нарушают идиллическую картину. На удивление, столь оживленная морская дорога пустынна, только вдалеке виден контур большого сухогруза, движущегося нам навстречу. Неожиданно оживает переговорное устройство. Нас вызывает портовый надзор Мессины. Служащий осведомляется о наших намерениях.

Он сообщает, что хорошо нас видит, желает доброго пути и обещает попросить капитана идущего нам навстречу сухогруза замедлить ход машин, чтобы дать пройти «Ивлии» водовороты и узость. На несколько сот метров от нас вправо и влево вода спокойна, далее видны барашки — это и есть коварные Сцилла и Харибда. Павел отдает распоряжение сменяться гребным командам каждые двадцать минут, чтобы поддержать темп гребли. Медленно для современных судов, но достаточно быстро для древних мы минуем узость и расходимся с приветствующим нас гудками сухогрузом. Пролив отклоняется вправо, огибая сицилийский выступ. Погода улучшается ко второй половине дня, и вышедшее солнце приветствует нас. Западнее на горизонте начинают отчетливо выделяться Липарские острова, самым северным из которых является вулкан Стромболи, к которому мы держим курс.

Мессинский пролив пройден, и мы очень благодарны погоде, сопутствовавшей нам. Кто-то из команды шутит, что Зевс и Посейдон более благосклонны к нам, чем к Одиссею и его спутникам. Остальные поддерживают его и возглашают о необходимости принесения жертв. Мы с Павлом смеемся, хорошо понимая тон-



У музея Жака Кусто ... *и вновь за весла*

кий намек. Жертвой по-судовому считается хорошо организованный стол с едой и выпивкой. Нам приходится согласиться, но празднование будет только после успешного окончания перехода на острове Стромболи.

Вечереет. Мы продвигаемся медленно, ориентируясь по маякам, озаряющим мерцающим светом морские и небесные просторы. Глубины здесь большие, и на якорь не станешь. Хорошо еще, что погода тихая и наш дрейф составляет всего полмили в час. Ночи в Средиземноморье короткие, далеко от Стромболи мы не уйдем. Кроме впередсмотрящего и вахтенного, все погружаются в сон. Как бы легко не дался нам переход Мессины, а нервное напряжение чувствуется. И вообще начинает сказываться накопившаяся усталость. Экспедиция продолжается уже почти месяц, пройдено более шестисот миль. Если добавить к этому ремонт и подготовку судна, то — два месяца. Впереди еще около четырехсот миль, а это даже с попутными ветрами и короткими остановками три недели пути. Но конечная точка маршрута известна — это остров Эльба, там нас ждут на зимовку. Поэтому будем двигаться вперед, несмотря ни на что.

Наш ночной дрейф был удачен, и с первыми лучами солнца мы обнаруживаем, что находимся всего в нескольких милях от Стромболи. Час усиленной гребли — и голова кабана, украшающая нос корабля, врезается в черный вулканический песок. Скрежет днища сопровождается хлопком и воем вырвавшейся из жерла вулкана газовой бомбы. Стромболи — действующий вулкан высотой 926 метров, выбрасывающий каждые 10—20 минут раскаленные газы и бомбы. Иногда бывают и извержения (последнее зафиксировано в нашем столетии. — **Прим. авт.**), сопровождающиеся выбросами черного пепла и базальтовой лавы.

Маленький курортный поселок тепло встречает пришельцев. К вечеру организован великолепный «жертвенный» стол, за которым экипаж и гости вдоволь насыщаются мясом, овощами и хорошим итальянским вином. По общей договоренности, завтрашний день будет посвящен отдыху, после которого мы продолжим плавание вдоль берегов Италии — к городу Салерно.

Павел настаивает на продолжении разговора о маршрутах Одиссея, и прекрасным летним утром со слегка потяжелевшими после вчерашнего застолья головами мы отправляемся к подножию вулкана. Узкая тропинка ведет наверх. Земля под ногами слегка вздрагивает. Время от времени где-то высоко над нами разда-



А.Закиров, В.Котов *Собор Нотр-Дам в Марселе*

ется гул дышащего вулкана. Наш подъем длится около полутора часов, после чего мы с удовольствием располагаемся на небольшой площадке, с высоты которой открывается прекрасный вид на море и подножие вулкана. Там, внизу, маленькой точкой виднеется «Ивлия», уткнувшаяся в берег.

— Итак! Северо-западные и южные маршруты выглядели следующим образом: Кикладская группа островов — Мраморное и Черное моря — восточное побережье Малой Азии — Крит — Кипр — Египет — западное и восточное побережья Эллады.

— Я согласен с тобой, — говорит Павел. — Но запад... Как, интересно, ты построишь маршрут в Океан? (см. Приложение. Табл. 6).

— Первые этапы Одиссеева путешествия совпадают в титановом и олимпийском эпосах. Сначала Троя — побережье Фракии, в которой жили племена киконов, потом дельта Нила — земля лотофагов. Далее корабль попадает в страну киклопов. Киклопы не могли жить в уже густозаселенной Греции или на острове Лемнос. Предание уносит их на запад в новые малоизученные земли.

Существует предположение, что новым местом обитания киклопов была Сардиния, из которой мореходы попадают на Мальту —волшебную землю бога Эола. Попытка достичь берегов Итаки остается безуспешной. Одиссей и его спутники возвращаются к Эолу, но, будучи изгнанными, продолжают плавание, которое завершается в земле лестригонов, где Одиссей теряет своих спутников и корабли.

Земля новых лестригонов лежала на юге Италии. Далее — через Гибралтар к Азорским островам в Атлантическом океане.

— Это, по-твоему, и есть новое убежище волшебницы Кирки?

— Да! Оттуда герой и его спутники попадают в страну киммерийцев. Новые киммерийцы живут уже не в Черном море, а на северо-западе Европы. Здесь Одиссей сходит в царство Аида.

— Согласен. Но где же новые земли Сирен и колдуньи Цирцеи?

— Я предполагаю, что это остров Мадейра и Канарские острова.

— Интересно. Следовательно, ты считаешь, что, посетив Азорские острова, Мадейру и Канарские острова, Одиссей через Гибралтар возвращается в Средиземное море?

— Совершенно верно. Они возвращаются в Средиземное и Тирренское моря



А.Горбатов, И.Зяблов, С.Рябоконь (верхний ряд), А.Павленко, А.Аксенов (нижний ряд). На фото справа: О.Сидоренко, В.Ковшун, А.Павленко, П.Пазюрич

к новым Сцилле и Харибде, расположенным уже в Мессинском проливе, и земле бога Гелиоса — острову Тринакрии, современной Сицилии. Далее — земля фиакийцев, или новая Финикия, — Карфаген — государство, основанное в IX веке до н. э. выходцами из городов Тиры и Сидона. Благодаря уже их помощи он попадает на родную Итаку.

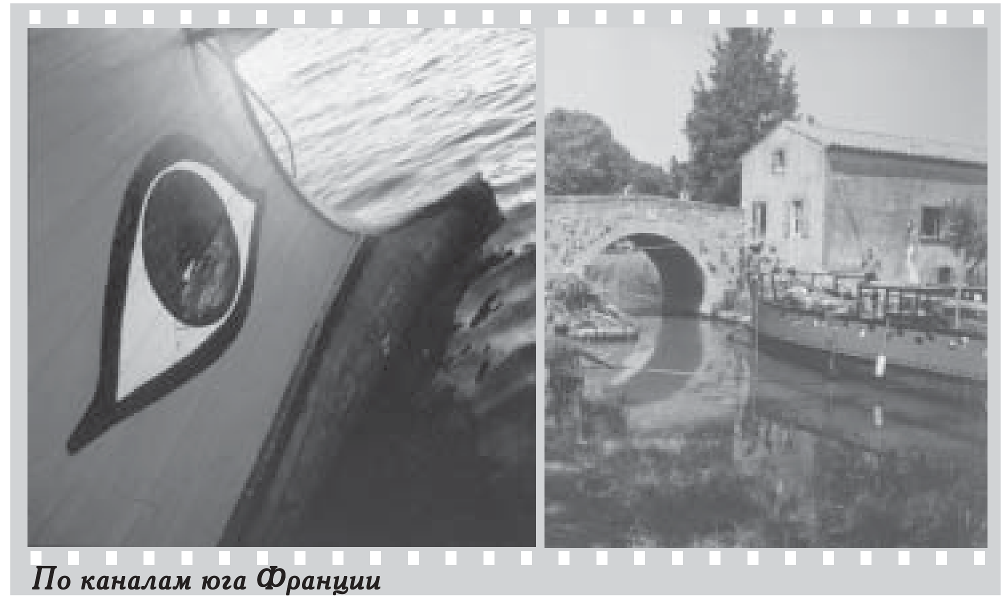
— Вот это да! И вправду очень интересно.

— Но это еще не все. Очень важным, как ты видишь, становится перемещение в пространстве и времени не только мифических народов, героев и городов, а и существовавших в действительности. Так, древнейшее морское государство Финикия, теснимое Ассирией, выводит свою колонию на побережье Африки, основывая государство во главе с Карфагеном. В свою очередь, Карфаген основывает новую колонию на побережье Испании на месте современной Картахены в III веке до н. э. Аполлоний Родосский, составивший и записавший «Аргонавтику» (путешествие Ясона за Золотым руном в Колхиду. — **Прим. авт.**), адаптировал ее к своему времени, как легендарную страну феаков во главе с царем Алкиноем. Один из этапов возвращения аргонавтов на родину — это Адриатическое море, куда они попадают по одному из вымышленных притоков Истра (Дуная), далее — Сцилла и Харибда, остров Сирен и, наконец, узкий пролив Планкты, над которым сводом поднимались скалы, и где море билось в страшном водовороте. Планкты — это сложнейший в навигационном отношении пролив, разделяющий Корсику и Сардинию.

Изобилующий множеством островов, он опасен даже современным кораблям, и многие капитаны предпочитают проходить его в дневное время. Небольшие глубины и сильные ветры, возникающие между гористыми островами, столкновение течений делают его прохождение не менее опасным, чем прохождение Мессины. Так вот, аргонавты попадают в страну феаков (или новую колонию финикийцев. — **Прим. авт.**) после прохождения Планкт. «Аргонавтика» и «Одиссея» — это нагромождение реально известных древним маршрутов один на другой.

— Зачем? Если ты утверждаешь, что им были хорошо знакомы с древнейших времен пути как в Черное море, так и в Египет, и даже в Атлантику?

— Затем, чтобы уберечь от других народов свои торговые маршруты, которые приносили богатства. Особенно этим славились именно финикийцы, искусс-



По каналам юга Франции

но составлявшие ложные маршруты, изобилующие нереальными опасностями. Многое в древнегреческих легендах и мифах позаимствовано у них. Рассматривая карту, можно попытаться проложить и другие маршруты Одиссея и Ясона по морям и рекам, но совершенно очевидно, что их путешествия, как и они сами, — это сборники сведений о людях и путешествиях, совершенных с III тысячелетия до н. э. по II век н. э. в разные регионы мира.

Я замолчал...

Павел улыбался каким-то своим мыслям. Солнце начало клониться к западу, предупреждая нас о том, что вскоре начнет смеркаться и нам следует поторапливаться с возвращением на корабль. Вдруг что-то завыло и засвистело над нашими головами, напоминая нестройный хор заводских труб. Мы ощутили довольно сильный толчок под ногами, и доселе спокойный вулкан выбросил в воздух облако черной пыли.

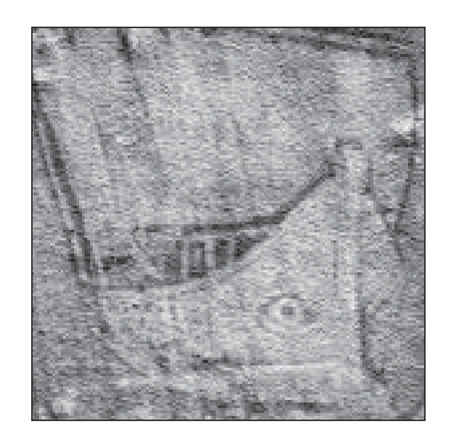
— Вот тебе, Игорь, и остров Сирен! Идем быстрее, а то они нас заманят к себе.

— Пение что-то не очень красивое, но, может быть, ты и прав. Сильное извержение, сопровождаемое гулом и воем, а также снопом искр и огня, могло привлекать к себе мореходов, плативших жизнью за свое любопытство.

Ранним утром «Ивлия» покинула остров Сирен — вулкан Стромболи и продолжила свое плавание. Погода была очень благосклонна к нам. Приближающаяся осень принесла с собой ветры, часто меняющиеся на южные, что способствовало нашему быстрому продвижению на север. Приятные встречи, отдых у гостеприимных хозяев в Салерно, Соренто, Неаполе и на острове Эльба завершили плавание. Изрядно обтрепанный и уставший корабль занял свое место в Портоферрайо, расположившемуся в удобной бухте острова.

Третье и самое длительное плавание было завершено. В отличие от легендарного Одиссея нам удалось не потерять корабль и спутников, пройти длительный маршрут от Афин к острову Эльба. Не такими невероятными представляются теперь и маршруты древних. Не за одно плавание, может быть, за десятки или сотни, мореходы прошлого узнали и покорили новые берега неизвестных земель, о чем, пусть и туманно, с большими допущениями, рассказала нам, повторившим их путь, гомеровская «Одиссея».





Глава 8. *Ганнон, Пифей и другие*

Я знаю, что предстоящая экспедиция для меня последняя. Усилившиеся разногласия с членами экипажа, выступающими против продолжения ранее намеченного маршрута, привели меня к решению завершить свое участие в экспедиции. К тому же работа над книгой и подготовка нового проекта по воссозданию копии среднеземноморского средневекового корабля — полакра «Одесса» — отнимали много времени. Неурядицы и разногласия, связанные с маршрутом «Ивлии», начались сразу же после окончания прошлогодней экспедиции. Конечная цель плавания этого года — порты Брест и Дуарнене, где должен пройти крупнейший морской праздник «Все корабли — к берегам Франции». Как помнит читатель, корабль получил официальное приглашение на участие в этом фестивале еще несколько лет тому назад. Много сил было приложено для достижения этой цели, но находясь на острове Эльба, каждый из нас прекрасно понимал, что, следуя маршрутами древних, а следовательно, выходя в океан через Гибралтарский пролив, затем огибая Пиренейский полуостров, мы к фестивалю не успеем.

Борясь за чистоту эксперимента, я настаивал на проведении этого маршрута в два этапа. В этом сезоне — к берегам Португалии, а уже в следующем — на северо-запад Франции. Однако это привело бы к отказу от участия в международном фестивале, и экипаж настаивал на изменении маршрута. Предложение сводилось к тому, чтобы пересечь Европу по каналу Дю-Миди, идущему от порта Марсель к реке Гаронне, сливающейся с рекой Жирондой, которая, в свою очередь, впадает в Бискайский залив. Такое сокращение маршрута позволило бы участвовать в празднике, но изменило бы историческую действительность. Объяснив свою позицию Павлу и экипажу, я объявил им, что приму участие только в заключительной части плавания. Сложив с себя полномочия руководителя экспедиции и в то же время сохранив право участия в ней, я смог более внимательно взяться за изучение материалов о плаваниях древних в океане и подготовку нового проекта.

Косвенные данные о плавании в океан сохранились в легендах и мифах Древней Греции, Библии и других источниках. Но как вдалеке от берегов ориентировались мореходы? Гомер писал: «Радостно парус напряг Одиссей и, попутному ветру вверившись, поплыл ...».

Но вот только ли ветру? Известно, что древние мореплаватели преодолевали огромные расстояния, хорошо ориентируясь в море. Как же прокладывали они курс — без навигационных приборов, без компаса?..

Далее других уже во II тысячелетии до нашей эры плавали моряки острова Крит и финикийцы. Основными ориентирами для них служили берега. Но, даже оставаясь вне их видимости, опытные кормчие не терялись. Главным путеводителем были звезды. Ориентировались также по цвету воды и ее солености. Чтобы узнать о расстоянии до земли, выпускали птиц, наблюдая за направлением их движения. Немаловажным для опытного морехода было знание течений. Секреты навигации передавались из поколения в поколение и редко становились известны более широкому кругу людей. Специфика морской профессии уже четыре тысячи лет тому выделила целую прослойку привилегированных граждан общества. Это были мореходы, часто совмещавшие функции управления судном с умением торговать. Но, как бы ни были высоки знания античных капитанов, в целом плавания были делом рискованным, опасным для жизни. Недаром скифский мудрец Анахарсис, узнав, что толщина борта судна, на котором ему предстоит плыть, составляет всего два пальца, сказал: «На столько же мы отстоим от смерти». Это была сущая правда. Мало кому удавалось выжить после морских крушений в те далекие времена. Самую большую опасность таило в себе изменение курса судна. В безлунную ночь малейшая перемена погоды уводила корабль далеко от намеченного пути. Между островами и в узкостях, которыми изобилует Средиземное море, это могло привести к гибели...

Так продолжалось вплоть до средневековья, пока...

Несколько лет тому назад я оказался в небольшом итальянском городке Амальфи, лежащем на побережье полуострова Сорренто. Предшествовали этому прохождение Мессинского пролива, того страшного места, где чудовища Сцилла и Харибда, олицетворения подводных скал и водоворотов, поглотили корабль Одиссея, и стоянка на побережье острова-вулкана Стромболи. И, хотя на нашей



В шлюзах и под мостами старейшего в Европе канала Дю-Миди

лодке имелись компас и радиосвязь, опасность плавания была реально ощутима, а ведь со времен Одиссея прошло больше, чем три тысячи лет...

Сегодня в Амальфи проживает чуть более десяти тысяч человек. В зимний период вся жизнь замирает, и, как шутят сами амальфийцы, встречаются они только на богослужении в соборе. Но так было не всегда...

Амальфи первым из городов Италии вкусил радость демократии. В 839 году здесь было объявлено республиканское правление. Тогда население города составляло более 50 тысяч человек! В этот период Амальфийская республика, а затем герцогство занимает господствующее положение в средиземноморской торговле. Основные торговые операции велись на крупнотоннажных судах — нефах, которые везли грузы в страны Востока.

Упадок Амальфи начался после поражения в войне с другой итальянской республикой, Пизой, в 1137 — 1139 годах. Слава торгового центра померкла, но нам в наследство остались несколько прекрасных памятников средневекового зодчества и удивительная легенда. Легенда эта связана с именем Флавио Джойя. Считается, что амальфиец Джойя был изобретателем первого европейского компаса, прибора, столь необходимого морякам. Произошло это около 1300 года. В Амальфи ему установлен памятник. С высокого постамента смотрит на нас солидный ученый муж...

Однако, как это ни грустно, никакие прямые и косвенные данные не указывают нам на то, что амальфиец Флавио Джойя был реальной, а не вымышленной личностью. Когда же, кем и где был создан удивительный прибор, позволивший увереннее плавать по морям? Споры о родине компаса не утихают уже много лет. Некоторые исследователи считают, что магнитная стрелка была знакома еще древним египтянам и вавилонянам, ацтекам, инкам и т. д., — иначе, мол, как бы они смогли так точно сориентировать по сторонам света свои мегалитические сооружения, пирамиды, храмы и дворцы?.. Но ведь известно, что характерные для этих культур постоянные наблюдения за восходом и заходом солнца, за звездами позволяют получить точные астрономические ориентиры для архитектурных сооружений. Другое дело — корабль, блуждающий по воле ветра и волн в ненастье, когда не видно ни солнца, ни звезд...

Прототип компаса могли создать иллюзионисты, использовавшие для своих



представлений «магнитные камни», куски намагниченной руды. Насыпая железные опилки в ненамагничиваемый сосуд, они водили под его днищем магнитом, заставляя частицы железа выстраиваться по силовым линиям. Уважаемые читатели делали это в юности на уроках физики, изучая раздел «Магнетизм». Римский поэт Тит Лукреций Кар в поэме «О природе вещей» писал: «Видеть случалося мне, как прыгают в медном сосуде самофракийские кольца с железа опилками вместе, бурно бушуя, когда под сосудом камень магнитный».

Но ведь между фокусом с железными опилками и намагниченной стрелкой компаса — целая пропасть. Возможно, какому-нибудь «чародею» пришла в голову идея положить металлические предметы (опилки, кольца, иглы, монеты и т. д. — **Прим. авт.**) на деревянный или пробковый брусок и опустить это сооружение в воду. Проводя теперь магнитом под днищем сосуда, можно было добиться еще более эффектного трюка: плавающие предметы повинуются магниту!.. А теперь представьте себе удивление нашего «мага», когда, убрав магнит из-под сосуда, он обнаружил, что поплавок с железным грузом стремится занять определенное положение. Деревяшка держится точно на линии север — юг!.. Так развлечение или демонстрация «колдовства» могли привести к одному из величайших открытий древности...

Впрочем, авторитетные ученые считают, что на судах могли обойтись без фокусников. Там, где много парусов, много игл для ремонта. Могли быть среди них и намагниченные — допустим, от соприкосновения с грузом железной руды. Став магнитными, иглы начинали притягивать к себе другие мелкие железные предметы. Возможно, такая игла благодаря чьей-то расторопной руке пустилась в плавание в тазу или горшке, стремясь занять положение север — юг. Кто в детстве не пытался повторить старинный опыт, доказывающий, что иголка может плавать?..

Могли ли быть другие причины, подтолкнувшие человечество к изобретению путеводного прибора? Безусловно. Но так давно, что назвать с точностью место и время события невозможно. Хотя...

Без сомнения, ближе всех к созданию компаса были китайцы. Жившие в средневековье миссионеры-иезуиты тщательно изучали историю Поднебесной. Собираемые ими материалы в Европе часто публиковали, к радости любозна-



В Атлантике *Швартовка в Дуарнене. Ю.Шойко, О.Волгин*

тельной публики. Так, в 1666 году в Париже вышел в свет труд иезуита Мартини «Книга путешествий», где значилось следующее: «Магнитный компас в Китае, называемый «чи нан», был известен с незапамятных времен». Доказательство приводимых слов — китайская хроника II века до н. э. Императорский летописец Сыма Цянь сообщает, что еще в 1110 г. до н. э. ко двору прибыли послы южной страны, вручив дорогие подарки. По придворному этикету, были подготовлены ответные подарки императора государю Юга. Среди них находилось пять легких двухколесных повозок, которые назывались «чи-на-че», или «южными повозками», так как они имели прибор, показывавший во время движения на юг. После торжественного приема послы отправились домой и с помощью повозок быстрее добрались в свои земли. Не правда ли, похоже на компас?..

Летописец, живший еще раньше, в IV веке до н. э., приводит сведения о том, что «южные повозки» существовали ни много, ни мало, — в 2634 году до н. э. Благодаря им удалось настичь и заковать в цепи главаря мятежников Че Еу. Он бежал с поля боя в густом тумане, но повозки привели императора к беглецу...

К сороковым годам прошлого столетия китайские ученые доказали, что «южные повозки» ориентировал специальный механизм, получивший название «механический компас». Сегодня многие китайские музеи украшены реконструкциями этих повозок. «Чи-на-че» имеют впереди, на облучке, искусно вырезанную из нефрита фигурку человека с вытянутой вперед правой рукой. Как бы ни поворачивалась повозка, фигурка своей вытянутой рукой показывает на юг. Но это не магнит: указатель выставляли в определенном направлении, и специальная система рычагов удерживала его...

Пошли ли древние китайские изобретатели еще дальше, точно неизвестно, но один косвенный факт говорит о том, что Китай мог быть родиной и магнитного компаса. Этот факт — наличие у китайцев еще с I тыс. до н. э. больших военных флотов. Китайские мореходы осуществляли дальние походы как вдоль побережья, так и вне зоны видимости, достигая берегов Малаккского полуострова, о. Борнео, Филиппинских островов. А это сотни и тысячи миль водных пространств... Скептики, безусловно, могут возразить. Например, полинезийские мореходы по известным им одним приметам проходили тысячи миль на своих пирогах по водам Тихого океана. А ведь у них не было ни компаса, ни карты! Искус-



На празднике «Все корабли к берегам Франции». Брест — Дуарнене

ство таких мореплавателей продолжает поражать и сегодня. Не так давно, воскрешая опыт предков, шестнадцать молодых полинезийцев на пироге «Окулеа» прошли за 33 дня несколько тысяч морских миль, проплыв с о. Гаити на о. Таити. Капитаном у них был 50-летний малаец, хранивший древние секреты хождения по морям без приборов. Но одно дело — отдельные «посвященные» навигаторы, и совсем другое — флотоводцы, управляющие сотнями кораблей. Походы огромных флотов не могут зависеть ни от личности «знатока» прадедовских тайн, ни от звезд. Проложить общий курс без приборов невозможно...

Когда же все-таки компас, пусть и простейший, действительно появился в Европе? Пожалуй, одно из первых реальных описаний этого прибора мы находим в книге авантюриста и неутомимого путешественника Гюйо из Прованса. Он много путешествовал по Европе и странам Ближнего Востока, был членом многих церковных орденов, читай — их шпионом. Гюйо оставил после себя книгу «Библия Гюйо из Прованса», написанную на рубеже XII и XIII столетий. Вот что он писал: «Моряки... владеют искусством, которое никогда их еще не обманывало. Они берут камень темный и невзрачный, к которому легко тянется железо, и натирают им иглу. Затем втыкают ее в щепочку и опускают на воду. И вот игла безошибочно поворачивается острием к звезде... Если на море опустится черная ночь и не видать ни звезды, ни луны, светлым маяком станет игла: на звезду смотрит игла и точно ведет морехода».

В те же годы о компасе писали и другие авторы, к примеру, французский поэт Гильом ле Норман, болонский поэт Гвидо Гвиничелли, Готье д' Эспинуа, Генрих фон Кролевиц, кардинал де Витри. Все эти люди бывали на Востоке, как частные лица или как посланники церкви. К примеру, де Витри видел компас в работе, поскольку не раз плавал в Святую землю и не однажды описывал его в своих трудах «История Иерусалима» и «К искусным в управлении судам». Он писал: «Как звезда показывает путь в море, так, если ее не видно, вы применяете иглу, натертую магнитом; она показывает нам путь в море...».

Неожиданное, словно по волшебству, появление компаса на морских просторах вокруг Европы не столь уж удивительно. Вероятнее всего, европейские мореходы, а вслед за ними поэты и ученые познакомились с ним после начала крестовых походов. Первый крестовый поход был провозглашен папой Урбаном в



Трио художников: А.Бахтов, И.Зяблов и А.Горбатов

1095 году. С этого времени Запад вплотную сталкивается с Востоком, и не только в военном противостоянии. Враждующие стороны тем или иным способом обмениваются изобретениями, открытиями... Среди них был, очевидно, и компас.

На Востоке к компасу относились благоговейно. В одном старинном трактате, хранящемся в Парижской национальной библиотеке, его создание приписывают иудейскому царю Давиду. Согласно иному преданию, «дом магнитной иглы» изобрел Хидра. О Хидре пишут: «Когда он вышел на поиски живой воды и вступил в страну мрака и ее океан, он направился к одному из полюсов и плыл до тех пор, пока не потерял из виду солнце; как говорят, он нашел верный путь по магниту». Арабские мореходы знали «дом магнитной иглы» с незапамятных времен, возможно, получив этот прибор после общения с китайцами, которые, как и арабы, с давних времен посещали Индию. Какой же путь проделало столь нужное человечеству изобретение? Китай — Индия — Средний и Ближний Восток — Европа?.. Вполне возможно. Но то, что Флавио Джойя, на ступеньках памятника которому я присел отдохнуть, не был изобретателем компаса, — это уж точно.

Но, может быть, путеводный прибор родился в нескольких местах, в разные эпохи?.. Пожалуй, вернее всего было бы сказать, что компас — плод труда и изобретательности всего человечества.

Но вернусь к мифам о Персее и Геракле. Их можно отнести к старейшим преданиям, косвенно указывающим на дальние странствия вдали от берегов.

Персей — сын Зевса и Данаи, один из наиболее популярных героев Греции, совершил множество подвигов. Будучи выходцем из рода Линкея, правившего в Аргосе вместе со своей матерью, он был заключен в деревянный ящик и брошен в море. Долго носился ящик по бурным волнам соленого моря и наконец был выброшен на остров Зериф, входящий в группу Кикладских островов. Отсюда, из Киклад, начинаются странствования героя. В который раз мы сталкиваемся с морской Кикладской цивилизацией, предвосхитившей Крито-Микенский мир. Легендарному Персею приписывается основание самих Микен.

Образ героя, как и других героев Греции, собирательный, но главная суть состоит в том, что Киклады в эгейском мире были первыми в изучении и расширении познаний границ мира. Странствования происходят не только в пространстве, но и во времени. Различные части мифа наслаиваются одна на другую. Оче-



«Ивлия» в океане *Экипаж ботика на отдыхе*

видно, легенда была сложена на Кикладах, а затем получила свое продолжение в эпоху Микен и Тиринфа. Персей отправляется в далекие земли к берегам океана, чтобы вступить в бой с Горгоной Медузой. Убежище Горгоны Медузы и ее сестер находилось за Атласовыми горами на северо-западе Африки. Ученые отождествляют эти места с пустыней Западная Сахара. Можно предположить, что мореходы Киклад и Крита знали дорогу через Гибралтарский пролив к западному побережью Африки и Канарским островам.

Из рода Персея выходит и Геракл — величайший герой Греции. Как и образ Персея, так и образ Геракла собирательный. Легенда о герое неразрывно связана не только с греческим миром, но непосредственно переплетается с финикийскими сказаниями о боге-герое Мелькарте. Это и неудивительно, так как финикийские мореходы во второй половине II тысячелетия до н. э. — начале I тысячелетия до н. э. отбирают пальму первенства первооткрывателей и путешественников у греков. Геракл-Мелькарт путешествует, совершая подвиги, к берегам океана, открывает путь через Гибралтарский пролив, доходит до земель, в которых живут волшебница Кирка, чародейка Калипсо, произрастает сад Гесперид, хранящий яблоки вечной молодости. Все эти земли за Атласовыми горами в океане. Вероятнее всего, финикийцы уже достаточно хорошо знали дорогу к Азорским и Канарским островам.

На смену Персею и Гераклу приходят сказания об аргонавтах во главе с Ясоном и Одиссее. Частично маршруты путешествий этих героев вынесены в океан, о чем мы говорили в предыдущих главах книги. Оба героя попадают к волшебнице Кирке, земля которой находится далеко в океане. Одиссей же еще посещает страну киммерийцев, лежащую на северо-западе Европы, и остров-убежище волшебницы Калипсо, который лежит за пределами Атланта.

Следующее легендарное предание о дальних плаваниях несет в себе Библия. Во времена правления царя Соломона — начало I тысячелетия до н. э. — израильтяне совместно с финикийцами осуществляли дальние плавания в сказочную страну Офир, привозя оттуда несметные богатства. Разные ученые отождествляют сказочную страну Офир с различными континентами. Одни считают, что Офир располагалась на западном побережье Индии, другие — на юге Африки, третьи — в Южной Америке. Ясно только одно — страна эта находилась очень далеко, так



А.Павленко и С.Рябоконь *Волынщики из Шотландии*

как плавание в соответствии с Библией длилось три года: «... ибо у царя (Соломона) был на море фарсисский корабль (флот), который с кораблем (флотом) Хирамовым (Хирам — царь Финикии); в три года раз приходил фарсисский корабль, привозивший золото и серебро, и слоновую кость, и обезьян, и павлинов».

К первому документально зафиксированному плаванию в океане можно отнести проведенную финикийскими мореходами экспедицию вокруг Африканского континента. Она была организована по указанию египетского фараона Нехо в начале VI в. до н. э. Упомянул об этом событии греческий ученый и путешественник Геродот в труде «История». Он писал: «Ливия, оказывается, кругом омывается водой, за исключением той части, где она граничит с Азией; первым доказал это, насколько мы знаем, египетский фараон Нехо.

Приостановивши прорытие канала из Нила в Аравийский залив, он отправил финикиян на судах в море с приказанием приплыть обратно через Геракловы Столпы (Гибралтарский пролив). Финикияне отплыли из Эритрейского (Красного) моря и вошли в Южное море (Индийский океан). При наступлении осени они приставали к берегу и, в каком бы месте Ливии не высаживались, засевали землю и дожидались жатвы; после уборки хлеба плыли дальше. Так прошло в плавании два года, и только на третий год они обогнули Геракловы Столпы и возвратились в Египет. Рассказывали также, чему я не верю, а другой кто-нибудь, может быть, и поверит, что во время плавания кругом Ливии финикияне имели солнце с правой стороны. Так Ливия стала известна впервые».

В эпоху Геродота не существовало единого мнения относительно формы земли. Школа Пифагора начала уже распространять учение о том, что земля шарообразна. Но Геродот не принимал никакого участия в спорах, волновавших ученых его времени. В ранней молодости он покинул родину с намерением тщательно изучить далекие страны, о которых доходили весьма скудные и противоречивые сведения. Без сомнения, финикийцы пересекли экватор, так как солнце оказалось от них справа, а Геродот необоснованно недоверяет египетским источникам.

Первым путешественником, имя которого дошло до наших дней, был Ганнон, посланный карфагенским сенатом для колонизации новых территорий на западном берегу Африки. Сообщение об этой экспедиции было написано на пуническом языке и переведено на греческий; оно известно под названием «Морское



Швартовка. А.Вершинин, В.Михайлов, С.Антипин

Перуанские музыканты

кругосветное путешествие Ганнона». В какую эпоху жил этот исследователь? Историки придерживаются разных мнений. Но наиболее достоверной считается версия, согласно которой посещение им африканских берегов относится к VI в. до н. э.

«Ганнон покинул Карфаген во главе флота, состоявшего из шестидесяти галер с пятьюдесятью гребцами на каждой; на судах находилось тридцать тысяч человек и припасы для длительного путешествия. Переселенцы — их вполне можно так называть — должны были поселиться на новых землях. Карфагеняне собирались основать новые поселения на западном побережье Ливии, иначе говоря, Африки.

Флот благополучно миновал Геракловы Столпы и спустился к югу в Атлантический океан. Через два дня Ганнон сделал остановку и основал в этом месте город Фимиатериум, невдалеке от современной Касабланки. Продолжив плавание, он обогнул мыс Солосит, вступил в торговые отношения с местными жителями и направился дальше, к устью большой африканской реки, на берегах которой обитало племя пастухов-кочевников. Заключив с ними союз, карфагенский мореплаватель продолжил продвигаться к югу, вдоль пустынных берегов Сахары; затем он достиг острова Керны, находящегося, судя по описанию, на таком же расстоянии от Геркулесовых Столпов, как Геркулесовы Столпы от Карфагена. Какой это был остров? Без сомнения, один из островов, относящихся к группе Канарских.

Путешествие продолжалось, и вскоре Ганнон прибыл к устью реки Херты, современная река Сенегал, образующей широкую бухту. Когда карфагеняне поплыли вверх по реке, местные жители — негры — встретили их градом камней.

Закончив разведку, флот вернулся к устью реки и после двенадцатидневного плавания к югу достиг гористой местности, изобилующей благовонными деревьями и бальзамическими растениями. Затем флот остановился в обширном заливе с ровными низменными берегами. Эта земля, такая спокойная днем, ночью озарялась столбами пламени, происходившими либо от огней, зажженных туземцами, либо от самовозгорания высохшей травы.

Спустя еще пять дней Ганнон и его спутники обогнули мыс и вошли в залив, который они назвали «Вечерний Рог». Там, рассказывает путешественник, он услышал звуки флейт, грохот кимвал, тамбуринов и гул бесчисленных голосов. Оракулы,



На празднике в Бресте — Дуарнене

сопровождавшие карфагенскую экспедицию, посоветовали бежать от этой ужасной земли. Их послушались, и флот продолжил плавание в более низкие широты.

Затем Ганнон достиг залива, получившего название «Южный Рог». Географы считают, что этот залив, по-видимому, являлся устьем реки Рио-де-Оро, которая впадает в Атлантический океан.

В глубине этого залива виднелся остров, изобиловавший гориллами, которых карфагеняне приняли за волосатых дикарей. Им удалось захватить трех «женщин», но вскоре они вынуждены были их убить, так как ярость этих обезьян была неукротима.

«Южный Рог» был, без сомнения, конечной точкой, достигнутой пунической экспедицией.

Достигнув его, Ганнон начал испытывать недостаток в съестных припасах. Тогда он повернул на север и возвратился в Карфаген, где по его распоряжению в храме Ваала Молоха была поставлена мраморная плита с высеченным на ней описанием путешествия вокруг света».

Первое подлинно зафиксированное плавание в океане состоялось. Однако совершенно невероятным было бы то, чтобы Ганнон выводил целую колонию — тридцать тысяч человек, на совершенно неизвестные земли без знания источников воды, материала для строительства жилья и укреплений, удобных бухт. Очевидно, земля в районе современных Рабата и Касабланки была достаточно хорошо известна до Ганнона. (Более продробно о плавании Ганнона в книге серии «Путешествие в прошлое. «Мелькарт». — **Прим. авт.**)

Доподлинно известно еще об одном плавании в океане, которое совершил Пифей. Он родился в Массалии, получил разностороннее образование и был одним из ученейших мужей своего времени. Отважный путешественник в 340 году до н. э. пустился в плавание по Атлантическому океану на одном-единственном корабле. Вместо того, чтобы плыть по пути, проложенному карфагенскими предшественниками, Пифей отправился на север, где занялся исследованием берегов Иберийского полуострова и побережья страны кельтов, вплоть до гранитного мыса Финистерре. Затем его корабль вошел в пролив Ла-Манш и пристал к острову Альбион, так древние называли берега Англии. Он познакомился с жителями этого острова, которые, по его словам, отличались добродушием, честностью и



В порту-музее Дуарнене: В.Котов, И.Мельник и Г.Арчвадзе

изобретательностью. Они вели торговлю оловом, за которым сюда приезжали торговцы из отдаленных стран.

Продолжая путь к северу, Пифей миновал Оркнейские острова, расположенные у северной оконечности Шотландии, и поднялся на такую широту, где «летом ночь не превышала двух часов». После шестидневного плавания по Северному морю Пифей достиг земли, известной с тех пор под названием Крайнее Туле. По-видимому, это был полуостров Скандинавия. Но продвинуться дальше на север он уже не смог. «Дальше не было ни моря, ни земли, ни воздуха».

Путешественник вынужден был повернуть обратно, но плавание его на этом не закончилось: он поплыл на восток и прибыл к устью Рейна, где жили остионы, а еще далее — германцы. Оттуда он приплыл к устью большой реки, которую он называет Таисом (вероятно, это была Эльба), а затем отплыл обратно в Массалию и вернулся в свой родной город через год после того, как его покинул.

Путешественник Пифей был неплохим ученым; он первый сделал предположение о влиянии Луны на морские приливы и отливы и заметил, что Полярная звезда не занимает в небесном пространстве точки, которая находится над самым земным полюсом, что и было впоследствии подтверждено наукой. Столетия подвергали ученые сомнению путешествие Пифея, и только уже в наше время косвенные указания вернули путешественнику доброе имя. (Более продробно о плавании Ганнона в книге серии «Путешествие в прошлое. «Мелькарт». — **Прим. авт.**)

Следует также упомянуть о предприятии греческого географа Евдокса, жившего во II веке до нашей эры. Посетив Египет и берега Индии, этот отважный путешественник возымел намерение объехать вокруг Африки, начав путешествие в Мавритании, очевидно, из Карфагена. Наняв большой корабль и два баркаса, Евдокс пустился по водам Атлантического океана. Как далеко он довел свои суда? Это неизвестно. Как бы то ни было, познакомившись с туземцами, которых он принял за эфиопов, он возвратился в Мавританию, а оттуда переправился в Иберию, где занялся приготовлениями к новому обширному путешествию вокруг Африки. Было ли совершено это путешествие? Неизвестно. До сегодняшних дней ученые подвергают сомнению путешествия Евдокса в Атлантике.

Вот и все, что мы знаем о плаваниях древних до нашей эры в океане. Без



После окончания праздника часть экипажа осталась во Франции для

сомнения, таких плаваний было во много раз больше, и начало им было положено четыре с половиной тысячелетия тому назад.

Эгейскую и греческую цивилизации разделяли длительные промежутки времени, связанные с уходом десятков поколений людей и изменением верований и культов. Плавания на «Ивлии» и длительное изучение древней мифологии привели меня к мысли разделить исторические события и относящийся к ним эпос для того, чтобы вычертить известные той или иной цивилизации контуры обитаемого мира. Получилась следующая хронология:

— островная Кикладская цивилизация, датируемая 2800 — 2200 гг. до н. э., связанная с древнейшими мифами об Уране, Кроне и титанах;

— первая Критская цивилизация конца III тысячелетия — середины XVIII столетия до н. э., во время которой складываются новые легенды и мифы во главе с молниедержащим Зевсом и пантеоном олимпийских богов;

— вторая Критская цивилизация конца XVII в. — XVI в. до н. э., во время которой Крит ведет широкую экспансию по захвату новых территорий на материке и близлежащих островах с основанием колоний и новых городов, а также проникновением олимпийского культа в новые земли;

— Микенская цивилизация XVI — XII вв. до н. э., развившая олимпийский культ за счет впитывания в себя финикийского и египетского эпоса;

— гомеровская Греция XII — VIII вв. до н. э., во время которой происходит утверждение олимпийского культа и появление первых памятников изобразительного искусства, связанного с ним;

— античная греческая полисная цивилизация, впитавшая в себя детали предыдущих культов и верований и давшая миру хорошо известную греческую культуру, подразделяемую на три этапа:

— архаика — VII — VI вв. до н. э.;
— классика — V — IV вв. до н. э.;
— эллинизм — IV — I вв. до н. э.

С подъемом в разные периоды цивилизаций и государств на греческой земле усиливаются культовые верования, облекаемые в различные формы легенд, мифов и эпосов, которые в гомеровский период приобретают черты и формы, дошедшие до нашего времени. Само геополитическое расположение Греции предус-



подготовки «Ивлии» к будущим походам. На ботике всегда было многолюдно

матривает с развитием ремесла ведение торговли, что приводит к развитию морского дела. Все это я пишу для того, чтобы обозначить эпохи, связанные теми или иными мифами, несущими знания об окружающем мире.

Как мне представляется Кикладская цивилизация и мир вокруг нее связаны с религиозным культом титанов, к которым принадлежат Атлант, живущий в Аркадии, Гелиос, начинающий свой путь по небосводу от пределов далекого Черного моря и завершающий его на западе у океана, Прометей, достигший границ Кавказа, Аполлон с острова Делос, Кирка, жившая в Фессалии, Калипсо с Беотии. Опоясывала известный кикладянам мир мировая река — Океан. Освещали небосвод звездные титаны и Селена-Луна — ночью, Эос-Заря и Гелиос-Солнце — утром и днем. Из племени титанов и Крон-Хронос — Время, сковавший неукротимого Урана-Небо и лишивший его детородной силы.

Не зря появляется у людей, живших более 4,5 тысячи лет тому назад властитель в образе времени — дня, сменяющего ночь. Древние люди расширяют свои познания об окружающем мире за счет дальних опасных плаваний, овладевая стихиями и теряя страх перед природой, олицетворяемой Ураном и Гелиосом. Какой же мир известен кикладянам? В соответствии с мифологией и археологическими находками кикладских художественных статуэток и мраморных сосудов, их Ойкумена включала в себя Крит, Лемнос, северо-западное побережье Малой Азии, побережье Балканского полуострова и остров Эвбея. Предметы ремесленного производства кикладян найдены еще в более отдаленных местах: на Балеарских островах, юго-восточной части Пиренейского полуострова, в Северо-Западном Причерноморье и Подунавье, Колхиде.

Очевидно, что кикладяне не знали дороги в океан так же, как и в Северо-Западное Причерноморье и Подунавье. Их изделия попали туда за счет обмена, благодаря посредничеству других племен. Об этом свидетельствуют форма их кораблей, очень вытянутых, с длинным носом, расположенным низко над водой. Высота борта этих судов не предназначена для борьбы с сильными штормами. Форма паруса более пригодна только для плавания при легких попутных ветрах.

Кикладские корабли больше напоминают по форме тростниковые и камышовые речные суда. Большая вероятность того, что и выполнялись они из того же материала. Такие суда были приспособлены к прибрежному плаванию или меж-



Прощальное фото

ду бесчисленными островами Эгейского моря, во время теплых безветренных летних месяцев, о чем свидетельствует большое количество рядов весел для постоянной гребли на дальние расстояния...

С первой Критской цивилизацией связано зарождение нового божественного культа Зевса. Родившись на Крите, Зевс перебирается на гору Олимп. С ним зарождается и пантеон новых богов. Но будущие боги-олимпийцы еще скованы рамками Крита. На Кикладах и побережье Пелопоннеса царит культ Крона. Мореходы первой Критской цивилизации идут по стопам кикладян, открывая заново уже известные тем земли. Крит ведет постоянную торговлю с Египтом, финикийскими городами Библом, Угаритом, Сидоном. Корабли критян доходят до берегов Испании, Северной Африки и Черного моря.

Известная Ойкумена в этот период выражена в мифах о прекрасной Ио, вынужденной спасаться от гнева богини Геры вначале в пределах Черного моря, а затем в Египте. В представлении критян внуки Ио стали родоначальниками династий, правивших в Ливии и Египте. Знание об окружающем мире расширилось до пределов Черного моря, Египта и Северной Африки, чему соответствуют археологические находки. Аполлон сменяет Гелиоса, становясь богом, Солнцем, а Дионис укрощает тирренских — италийских морских разбойников. В это время религиозные культы материковой Греции и Крита мирно сосуществуют, как и сосуществуют народы, поддерживая торговые связи.

Очевидно, с выходом на историческую сцену второй Критской цивилизации начинается расширение владычества Крита в Эгейском регионе и доминирование культа олимпийских богов. Титаны изгнаны за пределы досягаемого мира в океан. Появляются новые божества, сменяющие более древних. Так, титана Океана сменяет Посейдон, на смену Аполлону вновь приходит Гелиос. Олимпийские боги переселяются с вершины горы Олимп на небо, где находятся над небесным сводом. По представлению древних, небесный свод состоял из металла. Края его и сердцевину поддерживают горы Кавказа, Этна и Атлант. Битва титанов с новыми богами оканчивается победой олимпийцев.

Новый культ охватывает новые области, а путешествия к берегам океана отражаются в легендах о Персее. В XVI веке до н. э. знания критян о мире расширяются до пределов первых порогов Нила и пустыни Сахара на юге, побережья



На фестивале Брест — Дуарнене

Западной Африки и Пиренейского полуострова — на западе, части Апеннинского и Балканского полуостровов, а также северо-западной части Черного моря — на севере и востоке.

Персей борется с Медузой Горгоной на острове Горгон в океане и побеждает ее. Можно предположить, что критянам был известен путь к острову Мадейра в океане.

Природный катаклизм в 1470 году до н. э. ведет к упадку Крита, выдвигая на первые роли в эгейском мире Микены, Тиринф и Аргос. Эпос олимпийских богов рождает подобных богам, но очеловеченных героев, задача которых раздвинуть рамки знаний человека об окружающем мире. В первую очередь к ним относится Геракл. С его именем связаны дальние путешествия и расширение границ известного мира. В XIV — XIII вв. до н. э. греческие мореплаватели отдельно от финикийцев открывают дорогу в океан, узнавая о существовании Азорских и Канарских островов. Земля приобретает в представлении древних форму полусферы, на выпуклой стороне которой мир Живой жизни, а по сторонам — мир Мертвой жизни. Разделены они мировой рекой — Океаном. Под куполом сферы — царство Аида, в котором живут души мертвых. Вход в это царство лежит далеко на севере, в стране киммерийцев. Глубже царства Аида — Тартар, куда опускаются столпы Этны, Атласовых гор и Кавказа, поддерживающие небесный свод и Олимп. Под Тартаром — Великая Бездна, где корни земли, морской пучины и звездного неба, — все концы и начала Вселенной.

«Одиссея» и «Аргонавтика» подытоживают знания древних о мире. Это своеобразные лоции, по которым путешествовали торговцы и мореплаватели. К началу Троянской военной кампании, когда для усиления могущества и расширения земельных границ в конце XIII в. до н. э. коалиция ахейских племен выступила для завоевания Троады. Однако новые земли, так необходимые для расселения из бедной Эллады, покорялись с большим напряжением сил. На западе расселению активно противостояли финикийцы, на востоке — хетты, державшие под контролем азиатское побережье Черного моря и практически всю территорию Малой Азии. Победив Трою, ахейцы надеялись ослабить как Хеттское государство, так и Финикию и тем самым открыть дорогу для колонизации и расселения по всей известной Ойкумене, на запад и восток. После десятилетней борьбы Троя пала, но завоеватели были настолько ослаблены этой борьбой, а также столкнове-



Под всеми парусами

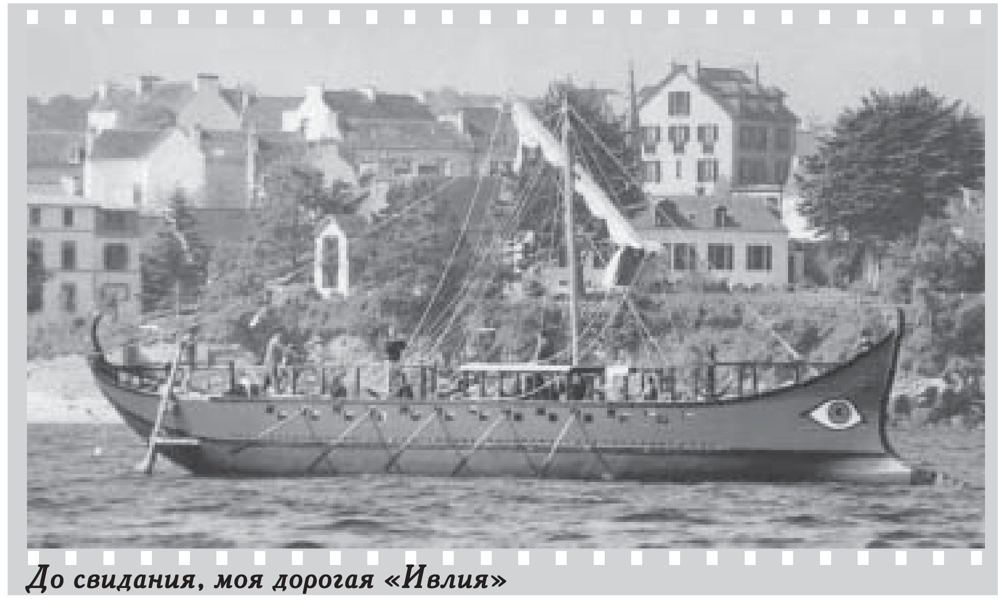
нием с воинственными дорийскими племенами, вторгшимися в пределы Пелопоннеса с севера, что и не помышляли о дальнейшей экспансии. Три с половиной столетия пройдет после захвата Трои, прежде чем будет предпринята новая попытка проникнуть на запад и восток заново открываемой земли. Упадок сказался во всем. Хорошо известные в середине второго тысячелетия торговые пути и судостроительные секреты были полностью забыты. Несложные каботажные маршруты даже в Средиземноморье обросли в гомеровское время неправдоподобными сказками. Мир сжался вокруг Эллады. По истечении тысячи лет после ухода со сцены Кикладской цивилизации знания древних о мире были утеряны. Потребуются столетия для открытия хорошо знакомых ранее морских дорог.

Мир обрел известные еще во втором тысячелетии до нашей эры очертания после плаваний Ганнона и Пифея. К рубежам старой и новой эры знания о мире были расширены на восток, чему свидетельствуют первые картографические опыты Эратосфена и Птолемея, а также описания, сделанные Страбоном, Геродотом и Аррианом.

Завершая работу над изучением эпосов, я начал вычерчивать карты известного мира такими, как их могли себе представлять древние (см. Приложения в книге серии «Путешествие в прошлое. «Одесса». — **Прим. авт.**). Однако жизнь требовала от меня вернуться к действительности и оказать посильную помощь в подготовке экспедиции.

... Зима подходила к концу, когда новый экипаж начал готовиться к походу в Атлантику. Экспедиция должна была начаться в начале апреля с таким запасом по времени, чтобы к середине июля судно достигло берегов Бретони. Маршрут был проложен из Портоферрайо в Геную, затем — Монте-Карло, Канны, Марсель, Сет, канал Дю-Миди, Бордо, Бискайский залив, Брест.

5 апреля экипаж из 58 человек благодаря помощи Черноморского морского пароходства на современном контейнеровозе, носящем имя великого русского композитора Рахманинова, отбыл в Геную. Все участники были здоровы и находились в прекрасном расположении духа, о чем свидетельствовали медицинская комиссия и психологические тесты. Путь из Портоферрайо , на острове Эльба, до Бреста составлял 1000 миль. Расстояние, сравнимое только с двумя экспедициями: Одесса — Стамбул — 380 миль и Стамбул — Пирей — более 600 миль.



До свидания, моя дорогая «Ивлия»

На прохождение маршрута отводилось три месяца. Праздник в Бресте начинался 14 июля. Стоянки в портах были максимально сокращены. Наибольшее время отводилось прохождению канала Дю-Миди, изобилующего шлюзами и низкими мостами.

К середине мая «Ивлия» благополучно дошла до Марселя. На дорогу из Одессы в Марсель на современном судне требуется всего пять дней, нам на «Ивлии» для этого понадобилось 4 года. Примечательным в этом плавании был, конечно, пролив, разделяющий Корсику и Сардинию. В Тирренском море, которое судно проходило ночью, было спокойно и безветренно. Утром на горизонте показались высокие берега островов, разделенные проливом Бонифачо.

Капитан корабля позвал меня в штурманскую и вручил в качестве подарка бинокль. В пути мы подружились и много говорили о море, его традициях, прошлом и настоящем. Больше всего меня интересовали средиземноморские проливы и особенно тот, который сейчас открывался перед нами. Море перед входом было спокойным и гладким, как зеркало. Замечательный солнечный день сулил хорошую безветренную погоду. Я внимательно рассматривал берега островов и скалы, поднимавшиеся из воды прямо по курсу. Вода в районе пролива слегка светлела, говоря об уменьшении глубин. Длина пролива чуть более 10 миль, ширина в узости достигает 7 миль, наименьшая глубина — 70 метров. Опасность — это волнение, ветер и скалы. Капитан отдал команду сбавить ход, и судно резко качнулось вправо, а затем влево. Неожиданно вокруг заплясали волны, с виду небольшие, но покрытые сверху пенными барашками. На удивление, расстояние между ними было очень маленьким и они напоминали стоячие волны, возникающие в мелководном Азовском море.

Не заставил себя ждать и ветер, срывавшийся с огромной силой то с берегов Корсики, то Сардинии. Огромный сухогруз закачался как игрушка на таких, казалось, маленьких волнах. Что-то загадочное было в происходящем. Солнечному дню противостояли волнение и ветер. Середину пролива закрывали возвышающиеся над водой небольшие острова. Корабль, преодолевая волнение, принял вначале влево, огибая Корсику, а затем вправо, уклоняясь от островков и скал. За кормой остался пенящийся длинный шлейф в виде извивающейся змеи. Еще пятнадцать-двадцать минут болтанки, и море успокоилось. Пролив Бонифачо остал-



Километры такелажа позволяют парусникам парить над водой

ся за кормой, а я подумал о том, что надо отдать должное древним мореходам, если они не боялись проходить его. Увидев все с борта современного лайнера, я, честно говоря, побоялся бы отдать кормчему команду следовать проливом. Да это было похоже на описание Планкт, данное в «Аргонавтике» Аполлония Родосского: «Наконец приплыли аргонавты к Планктам, узкому проливу, над которым сводом поднимались громадные скалы. Море билось между скалами, волны кружились под сводом в страшном водовороте, временами поднимались до самого свода. Даже голуби, приносившие Зевсу амброзию, не пролетали невредимыми под этим сводом, и каждый день погибал один из них».

К вечеру корабль отшвартовался в порту Марсель, античной Массалии, основанной в конце VII века до н. э. Из Марселя с двумя пересадками я добрался в празднующий Дуарнене, где у причала увидел «Ивлию» и очень этому обрадовался. От друзей я узнал, что «Ивлия» уже второй день стоит в Дуарнене. Экипаж в прекрасном расположении духа, и создавалось впечатление, что прошедшие месяцы плавания совершенно не утомили «новых аргонавтов». Хотя поход через канал и по рекам Франции был очень тяжелым: дожди, холодная погода, гребные вахты, маневрирование, входы и выходы из шлюзов. А их на пути «Ивлии» было чуть меньше шестидесяти. Павел рассказывал, что неприятности подстерегали их сразу после входа в реку Сона, из которой начинает свое течение канал Дю-Миди.

— У нас еще не было опыта плавания в узких каналах, и неприятности не заставили себя ждать. На первом же шлюзе, неверно рассчитав скорость движения и скорость течения, я допустил ошибку, которая обернулась сильнейшим ударом о бетонную набережную. Удар до основания потряс корпус корабля. Принявшая на себя всю силу столкновения бронзовая голова кабана была сбита и затонула. Выступающий из стены стальной крепежный штырь распорол обшивку в носовой части судна, благо выше ватерлинии. На наше счастье, глубина в шлюзе была небольшой и вскоре удалось поднять трехсоткилограммовую бронзовую голову. Настроение, конечно, было испорчено.

Проходим шлюз за шлюзом. Холод и сырость преследуют везде: в трюме, на палубе, на земле во время швартовок. Не только шлюзы замедляют продвижение, но и мосты. Канал строился несколько столетий тому назад и представляет



На переходе Брест — Дуарнене

собой одну из старейших в Европе водных систем. Высота каменных мостов, соединяющих его берега, невелика, и очень часто, чтобы не задеть выступающими форштевнем и ахтерштевнем мост, всему экипажу приходилось вначале смещаться в нос, своим весом притапливая его, а затем то же самое делать с кормой. Легкость средиземноморского плавания осталась далекой мечтой. С каждым новым днем от непрекращающихся дождей вода в канале поднимается все выше и выше, сокращая и без того маленький просвет между уровнем воды и низкими мостами. В один из этих дней, когда я отдыхал, рулевые не рассчитали расстояние, и новый страшной силы удар сотряс корабль. Наш гордый форштевень был размолот о каменный мост в щепки.

После месяца пути по каналам и рекам Франции «Ивлия» представляет собой печальное зрелище. Изуродован нос корабля, сломаны таран, шесть весел — вот итог нашего пути…

— Павел, но корабль сегодня выглядит совсем как новенький!

— Это правда! Мир не без добрых людей. Узнав о нашем бедственном положении, хозяева небольшой судоверфи, занимающейся ремонтом яхт и изготовлением парусного такелажа, предложили нам помощь. Французы предоставили место для стоянки, необходимые материалы и инструмент для ремонта. Пять суток работы привели корабль в великолепное состояние, но в буквальном смысле свалили экипаж с ног. А ведь впереди была самая сложная часть маршрута — выход в Бискайский залив, являющийся неотъемлемой частью Атлантики. До начала фестиваля оставалось всего двадцать дней и чуть меньше трети пути. Все зависело от погоды.

Мы попрощались с нашими новыми друзьями и начали движение в сторону залива по на глазах расширяющемуся руслу Жиронды.

Вскоре стало ощущаться дыхание Атлантики. Ветер усилился, а вместе с ним волнение, от которого за время прохождения канала мы отвыкли. Подхваченные бискайской стихией, мы начинали свое движение и, видишь, успели на праздник.

— Вы молодцы, настоящие герои. Погода в Бискае дело нешуточное. Бискайский залив — одно из самых грозных мест во всем Атлантическом океане. Штормы здесь частые гости, и нам надо быть очень осторожными. Не менее



Морское сообщество на фестивале в Бресте

опасны подходы к берегу из-за скал и мелководий.

— Это правда. Все, что мы видели ранее в Черном и Средиземном морях, не идет ни в какое сравнение с океаном. Волна покатая и длинная. Она поднимает нас, пронося добрую сотню метров, а затем опускает, как бы передавая следующей. Это обычное дыхание океана, но не дай Бог, если под воздействием ветра на поверхности водяного вала образуется гребень. Беды не миновать. Горизонт все время закрыт дымкой, через которую иногда пробиваются солнечные лучи. По ночам небо затянуто пеленой, и только время от времени выходящая из-за туч луна освещает путь. Жизнь проходит на гигантских качелях. Вверх... и вниз. Вниз... и вверх. От этого пропадает аппетит, тошнит и болит голова. Никакой врач не может помочь, когда начинается морская болезнь. Не только я, но и большинство членов экипажа испытывали сильную утомляемость. Стоянки в больших городах, как и в маленьких рыболовецких деревушках, так же бледны, как и само путешествие. Все соответствует Гомеровской «Одиссее».

Мы с моим другом чуть ли не в один голос процитировали отрывок: «Достигли мы вод седого Океана и пристали к берегу печальной страны киммерийцев, где никогда не светит людям бог Гелиос. Вечно покрыта эта страна холодным туманом, вечно окутывает ее густой пеленой ночной сумрак».

Ля-Рошель, Ле-Сабль, Эскоблак-ля-Бауль, Уберон, Гульвинек — маршрут путешествия.

— На рейде Дуарнене тысячи судов, катеров, лодок, собравшихся на фестиваль со всех уголков земли, — продолжил Павел.

«Ивлия» вошла в порт всего за несколько часов до официального открытия праздника. Вокруг все дышит жизнью — флаги, разноцветные паруса, цветы, взлетающие ракеты, гудки паровиков. Осунувшиеся, исхудавшие, в грязной просоленной одежде, экипаж «Ивлии» будто из другого мира, мира теней и безмолвия. Шум вокруг нарастает. Разносящийся на километры, усиленный микрофонами голос говорит на французском и английском языках. Он предлагает уважаемому собранию приветствовать тех, кто пришел на праздник и заслуживает глубочайшего уважения за совершенный подвиг.

Слезы навернулись у меня на глаза, когда сотни тысяч людей начали аплодировать «Ивлии» и ее экипажу. Десять дней празднования, во время которых фе-



«Ивлия» в городе Канкаль во время отлива

стиваль посетили более миллиона туристов, отогрели души, и холодная страна киммерийцев превратилась для нас в теплую радушную Бретонь, завладевшую нашими чувствами и сердцами.

Жалко прощаться с кораблем и людьми. Проекту отдано пять лет жизни, но мое решение окончательно. Программа строительства копии античного корабля, задуманная на острове Змеином, и совершение плавания в соответствии с лоцией Арриана переросли в международную экспедицию, длившуюся четыре года. Она завершена и дальнейшее плавание корабля к берегам Англии и далее будет проведено другими людьми. Я благодарен всем тем, с кем работал эти годы. Прощай, воплощенная в жизнь мечта, прощай, моя дорогая, любимая «Ивлия»...



Город Канкаль

В порту-музее Ла-Рошель корабль был поднят на вечную стоянку

Эпилог.
Плавания продолжаются

Плавания на «Ивлии» завершены, но для меня работа над изучением истории мореплавания только началась. В Одессе мы ведем подготовительные работы по созданию реконструкции средневекового корабля — полакра «Одесса». В нем будут размещены экспозиция и музей, который расскажет об опыте, накопленном за годы походов на «Ивлии», и не только на ней.

Мы хотим представить европейскому сообществу музей, который бы рассказал о реконструкциях кораблей давно ушедших времен и о людях, осуществляющих эти реконструкции в наши дни.

Плавания продолжаются...

Об этом и будет следующая книга цикла «Путешествие в прошлое. «Одесса».

Отзывы о книгах "Путешествие в прошлое": «Ивлия», «Одесса» и «Мелькарт», предложения об организации новых проектов и участии в экспедициях вы можете присылать по адресу электронной почты: E — mail: i_ melnik61@ mail.ru, а о наших планах можно узнать на веб-сайте: www. nauticalpark.com.

Мифологический словарь

Агамемнон — герой «Илиады», аргосский царь, предводитель греков в Троянской войне. После падения Трои Агамемнон вернулся на родину и был убит своей женой Клетемнестрой и ее любовником Эгистом.

Аид — Тартар.

Алтарь — сооружение из глины, камня или мрамора, на которое клали или на котором сжигали жертвы, предназначенные богам. Древние греки различали три вида алтарей: алтари олимпийских богов, героев и полубогов, домашние алтари.

Амазонки — воинственные всадницы титанического племени, уничтоженные впоследствии героями-полубогами.

Амфитрита — в греческой мифологии одна из нереид, богиня моря, дочь Нерея и Дориды, супруга Посейдона. По одной из версий бог моря похитил ее, по другой — она скрылась от его любви в одной из пещер Океана, ища приют у Атланта. Посейдон послал на розыски Амфитриты Дельфина, который нашел ее и доставил будущему супругу. В благодарность Посейдон поместил Дельфина среди звезд. Изображалась Амфитрита мчавшейся по морю на колеснице в сопровождении других нереид и тритонов. Почиталась вместе с Посейдоном.

Арес, Арей, Энилай (рим. **Марс) —** сын Зевса и Геры, бог войны. Изображался скачущим на боевой колеснице в золотых доспехах. Его спутниками были сестра Эрида (Распря), сыновья Деймос (Ужас) и Фобос (Страх) и духи смерти — «керы». Арес — любовник Афродиты. Последняя родила от него Эроса, Антероса, Гармонию, Деймоса и Фобоса.

Арголида — область на Пелопоннесе.

Аргус — титан по прозванию Панопт, Всевидящий. Олицетворение звездного неба. Верный слуга и страж-хранитель богини Геры.

Аркадия — область на Пелопоннесе.

Артемида — дочь Зевса и Лето, сестра Аполлона. Богиня охоты, лесов и гор. Почитали ее и как богиню Луны, отождествляя с Гекатой. Ее постоянными спутницами были 60 океанид и 20 нимф. С именем Артемиды связаны многочисленные мифы: о чудесном рождении близнецов на острове Делос, обращение Актеона в оленя, убийство Ориона, спасение Ифигении и другие. Символом Артемиды была лань, почитаемая в Греции как священное животное. Артемида также считается защитницей быков.

Асклепий (Эскулап) — бог врачевания и владыка змей. Змейка стала эмблемой врачей с древних времен.

Атлант, Атлас — титан, обреченный олимпийскими богами поддерживать небесный свод. Атлант был наказан за то, что принимал активное участие в Титаномахии — борьбе титанов против Олимпийцев.

Афина Паллада — дочь Зевса, Дева-воительница, богиня мудрости.

Афродита — богиня красоты и любви, мать Эроса, царица нимф и харит. По Гомеру, Афродита — дочь Зевса и океаниды Дианы. По Гесиоду, Афродита родилась из морской пены, когда в море упали капли крови оскопленного Зевсом Урана. Афродита владеет поясом, который может сделать любую смертную женщину или богиню «более красивой, чем сама красота».

Аэйя — город Солнца в Колхиде, от имени царя Аэта, сына титана солнца, Гелия.

Бездна Вихрей — согласно сказочной, фабулезной географии, находилась под Тартаром.

Безмолвный брак — насильственный брак, по воле Зевса, титаниды или богини со смертным полубогом-героем или тайный брак богини со смертным требовал безмолвия и невмешатель-

ства смертного в дела бессмертной стороны, в противном случае божество исчезало и брак расторгался. Это нашло свой отклик в сказке, где божество или волшебное существо запрещало смертному, с которым оно вступало в брак, узнавать, кто его супруг или супруга. Нарушение запрета вело к разрыву. Нереида Фетида покинула Пелея за то, что тот проник к ней в момент, когда она держала тело их сына, младенца Ахилла, в огне, чтобы сделать его бессмертным.

Борей — титан, олицетворявший суровый северный фракийский ветер.

Вакх (Дионис) — в сказаниях бог вина, насылающий безумие на смертных.

Великаны — древние сказочные горы-люди. Первыми великанами были каменные Людогоры — олицетворение бродячих гор. Вообще — исполины.

Гектор — герой «Илиады», старший сын Приама и Гекубы, муж Андромахи, отец Скамандрия. По Гомеру, храбрейший воин в троянском войске; убил Протесилая, погиб от руки Ахилла. Прах героя был перенесен в Фивы, где он причислялся к лику богов.

Гелиос — в древнегреческой мифологии бог солнца, сын титана Гипериона и Тейи, брат Селены и Эос, отец Фаэтона и Гелиад. Гелиос — всевидящее божество — упоминается рядом с владыками мирового пространства (Земля, Небо, Вода). В классическое время Гелиос — бог солнечного света, исцелитель слепых. Со времен Еврипида Гелиоса начали отождествлять с Аполлоном. Появилось и другое имя Гелиоса — Феб. Согласно мифам, Гелиос каждое утро выезжает с восточной части Океана на колеснице, запряженной четверкой белых коней, а вечером опускается в западной части; ночью объезжает землю на лодке, чтобы вернуться на восток. Изображали его красивым, похожим на Аполлона юношей в золотом лучистом ореоле. На острове Тринакрии (Сицилия) дочери Гелиоса пасут его стада. Центром культа Гелиоса считался остров Родос. Здесь ежегодно в жертву богу кидали в море четверку коней в упряжке. Кроме этого, ему жертвовали белых ягнят или кабанов. Из животных ему посвящались конь, волк, орел и петух.

Гелла — в древнегреческой мифологии дочь Атаманта и Нефелы, сестра Фрикса. Вместе с братом должна была быть принесена в жертву Зевсу, чтобы спасти страну от засухи, которую вызвала их мачеха, злая Ино. Убегая вместе с Фриксом на золотом баране в Колхиду, упала в море, которое в ее честь было названо Геллеспонтом, т. е. Морем Геллы. В настоящее время — Мраморное море и пролив Дарданеллы.

Гера — *в* древнегреческих мифах старшая дочь Кроноса и Реи, воспитана в доме Океана и Тетии, сестра и супруга Зевса, с которым она 300 лет находилась в тайном браке, пока он открыто не провозгласил ее своей законной супругой. Гера — охранительница брака и супружеской верности (Гамелия), покровительница женщин и рожениц. Гера родила Зевсу Гебу, Гефеста и Ареса. Гера жестоко преследует любовниц Зевса. Ей посвящалось гранатовое яблоко — символ супружеской любви и кукушка — предвестница весны. Священными птицами Геры были также ворон и павлин. Римляне отождествляли Геру с Юноной. Последняя имела храм возле Капитолия.

Гермес — в древнегреческой мифологии вестник богов, покровитель гимнастики, путешественников, дорог, торговли, проводник душ умерших; сын Зевса и Майи, родился на горе Киллена в Аркадии. С именем Гермеса связывалось искусство надежного закупоривания сосудов (отсюда современное слово «герметичный»). В эллинистическое время Гермес отождествлялся с древнеегипетским богом Тотом и считался покровителем магии и алхимии (Гермес Трисмегист). Римляне отождествляли Гермеса с Меркурием.

Герой — полубог, богатырь, один из родителей которого был смертным, а другой — бессмертным богом Олимпа. Различают три поколения героев: старшее, среднее и младшее. Герой старшего поколения принадлежит к роду титанов. Они враждебны богам Кронидам. Почти все они зевсоборцы — Тантал, Сизиф, Салмоней, Иксион и другие, и низвергнуты в Тартар. Среднее поколение героев — великие подвижники, истребители великанов, титанических чудовищ и народов. Их подвиги объединены в три основных сказания: 1.Пелоромахия — борьба с чудовищами. 2. Кентавромахия — борьба с титаническим племенем кентавров. 3. Амазономахия, или Амазония, — борьба с титаническим племенем амазонок. Самые могучие из героев-полубогов — подвижников были сыновьями Зевса: Персей, Геракл и др. Младшее поколение героев — участники героических Фиванских и Троянской войн. По выполнении героями своей миссии истребителей племя героев-полубогов, по замыслу Зевса, погибло в междоусобных истребительных войнах — Фиванских и Троянской. Эти сказания могут быть объединены в «Сказание о том, как перевелись герои на Эллинской земле».

Геспериды — полудевы-полуптицы, хранительницы волшебных золотых яблок в саду Гес-

перид. Их три: Аглая — Сияющая, Эрифия — Багрянокрылая и Гесперия — Вечерняя.

Гефест — бог-кузнец и искусный мастер, по прозванию Хромец. Он захромал после того, как Зевс в ярости ухватил его за ногу и сбросил с неба на землю, на остров Лемнос, за то, что он заступился за свою мать, богиню Геру, чуть не погубившую Геракла перед самой Гигантомахией. Боги знали, что без помощи Геракла, смертного, гиганты не могут быть истреблены и победят Зевса. Гера, замыслив свергнуть Зевса и не желая поэтому гибели гигантов, с целью погубить Геракла подняла на море бурю как раз тогда, когда Геракл после разрушения стен Трои плыл к острову гигантов — Косу. В наказание за Косскую бурю Зевс подвесил Геру на золотой цепи между небом и землей.

Гея — космологическое божество, родившееся вслед за Хаосом. От Геи родились Уран, Понт и горы. От Урана Гея родила титанов, киклопов, гекатонхейров. Была матерью людей и жилищем мертвых. От сожительства с Понтом она родила Нерея, Тавтоманта, Форкия, Кето и Еврибию. Гея помогала дочери Рее спасать Зевса; а когда Зевс стал взрослым, помогала ему победить Кроноса.

Гиады — дочери титана Атланта, по прозванию Плачущие. Созвездие Зодиака. Восход Гиад предвещал дождь.

Гиганты — подземные порождения Геи-Земли, вступившие в борьбу с олимпийцами-Кронидами за власть над миром. В противоположность бессмертным титанам, гиганты смертны. По смыслу мифа, гиганты были потомками древних титанов, низвергнутых в подземную тьму Тартара или отброшенных во мглу к Океану, в пещеры на край земли. Поэтому гигантов изображали с драконьими или змеиными хвостами. Змея служит признаком подземного, хтонического происхождения. Образ гигантов-воинов, выходящих из земли в остроконечных шлемах, с копьями, — более поздний, навеянный образами Гомеровых героев. Уже в древние времена титанов и гигантов спутали. Гиганты были истреблены Гераклом и богами-олимпийцами (Гигантомахия).

Гиперборея — сказочная страна, находящаяся, согласно фабулезной географии, на краю земли, близ Мировой реки — Океана.

Гиперион — см. Гелий.

Гильгамеш — шумерский и аккадский мифический герой. Слово «Гильгамеш» восходит к форме «Бильга-мес», т. е. «предок-герой». Ряд текстов, опубликованных в последнее время, позволяет считать Гильгамеша реальной личностью — пятым правителем первой династии Урука в Шумере (конец XXV —начало XXIV веков до н. э.). Вскоре после смерти был обожествлен. Согласно эпосу, совершил много подвигов, подобных подвигам Геракла.

Горго — по народному верованию, безобразная демоническая старуха преисподней, пожирательница детей. Ее образ перенесен на образ Горгон-титанид.

Грайи — три прекрасные дочери титана Форкия, рожденные с седыми волосами и лебедиными шеями; позднее они превратились в чудовищных старух, обладательниц одного глаза и одного клыка на троих, охранительниц спящих сестер Горгон.

Дедал — искусный скульптор и строитель, изобретатель различных строительных инструментов. Имя Дедал первоначально было одним из эпитетов Гефеста. В Афинах уже в историческое время существовал род, который выводил свою родословную от Дедала. Само слово «Дедал» выводят от глагола «дайделиен», т. е. «делать искусно». Мифы повествуют о том, что Дедал сделал крылья, благодаря которым смог летать, подобно птицам.

Дельфы — знаменитое святилище с оракулом Аполлона, главное местопребывание бога.

Дика — олимпийская богиня правды и правопорядка, сидящая по правую руку от престола Зевса.

Додонский дуб — говорящий дуб в Додоне, оракул.

Диоскуры — братья-близнецы Кастор и Полидевк, сыновья девы-лебедя Леды. Полидевк, сын Зевса, был бессмертен, Кастор, сын Тиндарея, — смертен. Позднее Диоскуры стали спасителями смертных в бедах, особенно моряков, и покровителями героев в битвах.

Дриада — нимфа, живущая в дереве.

Елена — дочь Зевса и Леды, жены Тиндарея, сестра Диоскуров; самая красивая из женщин и одна из наиболее популярных героинь греческого эпоса. Елена — жена царя Спарты — Менелая. В юности Елену выкрал Тесей. Многие герои добивались ее руки. Похищение Елены Парисом послужило поводом к Троянской войне. После падения Трои Елена вместе с Менелаем возвращается в Спарту. Однако внебрачные сыновья Менелая после его смерти прогнали Елену

из Спарты. Она убежала на остров Родос, где в горе и тоске покончила жизнь самоубийством. После смерти душа Елены была перенесена на остров Левку, где она стала женой Ахилла. Как и ее братья Диоскуры, Елена считалась покровительницей моряков.

Зефир — титан Ветер, отец Эрота, рожденного титанидой Иридой-Радугой, отождествляемый с западным ветром.

Золотой век — в сказаниях мифологический век райского блаженства на земле, когда обитатели земли не ведали ни зла, ни труда, ни страдания и были бессмертны.

Исида, Изида — одно из главных божеств египетской мифологии. Дочь бога неба Нут и бога земли Геба, или солнца Ра; сестра и жена Осириса; богиня плодородия и материнства. Культ Исиды получил широкое распространение и в Древней Греции. В греко-римском мире, в том числе и на северных берегах Понта, ее почитали как владыку земли, творца небесных светил, попечительницу моряков, изобретательницу парусов. Празднества в честь Исиды носили характер мистерий.

Ирида — в сказаниях титанида из рода солнечных титанов — Гелиадов, сестра Гелия, титана солнца; была принята в олимпийский пантеон в качестве богини радуги и вестницы богов. Согласно другой версии, Ирида — дочь морского титана Тавманта и океаниды Электры.

Истм — перешеек, соединявший Пелопоннес со Средней Грецией.

Кабиры — древние божества плодородия, мореплавания и огня. По мнению ученых, культ кабиров перенесен в Грецию с Востока (по-финикийски —великие боги). Культ кабиров в Самофракии тесно связан с культом Деметры; на Лемносе кабиры, как и киклопы — помощники Гефеста. В других местах кабиров отождествляли с Диоскурами. Культ кабиров имел мистериальный характер. В Самофракии существовал отдельный клан кабиров-жрецов. Цицерон называет празднества в честь кабиров оргиями и утверждает, что их проводили ночью.

Каллиопа — в древнегреческой мифологии старшая среди девяти муз; дословно «прекрасноголосая». Первоначально богиня пения, позже покровительница эпической поэзии и науки. Изображалась Каллиопа в виде красивой девушки со стилосом — палочкой для письма в руках.

Кентавры — в древнегреческой мифологии фантастические существа, полулюди-полукони. Фантастические образы кентавров возникли во времена, когда люди приручили коней и научились ездить верхом. «Илиада» называет кентавров именем «ферес» и рисует их существами, покрытыми шерстью, живущими в горах Фессалии. Уже в древности название «кентавр» выводили от греческих слов «кентейн» — колоть и «таурус» — бык. Кентавры любят женщин, вино и музыку. По одной из версий мифов, кентавры были детьми Аполлона и Гебы. Пиндар передает другое предание, согласно которому первый кентавр был сыном Иксона и Нефелы. Он появился на свет очень отвратительным. Из-за этого его сторонились и боги, и люди. Блуждая по долинам Пелиона, он сходился с кобылицами, которые рожали полулюдей-полуконей. Кентавры часто враждовали с героями и смертными.

Кибела — первоначально фригийская богиня, которой больше всего поклонялись в Малой Азии. Кибелу называли Великой Матерью, Матерью богов и всего живого. Спутниками богини, которая по-фригийски называлась Аммас, были корибанты, куреты и дактилы. Ее любовник красавец юноша Аттис. Определенное отношение к ее культу имели и кабиры. Культ Кибелы очень рано проник в Грецию и античные колонии Северного Причерноморья, где богиня отождествлялась с Реей. В Риме культ Кибелы слился с культом местной богини Опс.

Киклопы (Циклопы) — исполины. Одноглазы, дети Земли-Геи. Мифологическое предание повествует о четырех видах киклопов: 1. Солнечные киклопы —Урании; 2. Грозовые киклопы —Громобои; 3. Многорукие киклопы-зодчие, строители стен — Хейрогастеры (ср. циклопические постройки). Последние были истреблены Дионисом при взятии Микен; 4. Киклопы-людоеды «Одиссеи»: выродившееся и одичавшее племя когда-то благих киклопов. Образом благого киклопа служит Телем, упоминаемый в «Одиссее». Три киклопа из Громобоев стали подземными кузнецами после победы Кронидов над Титанами.

Кирка (Цирцея) — дочь Гелиоса, опальная титанида из рода солнечных титанов, живущая на острове Эйя, на краю земли.

Киринейская лань — золоторогая неуловимая лань Артемиды.

Клятва Стиксом — нерушимая клятва богов подземной рекою Стиксом. За нарушение клятвы бога-нарушителя свергали на девять лет в Тартар.

Коршун Тартара — драконообразное чудовище, полуптица-полузмея, вылетающая из Тартара терзать печень Прометея. В Тартаре два таких коршуна терзали низвергнутого Аполлоном

дельфийского титана Тития. Впоследствии коршун Прометея был заменен в мифах орлом Зевса.

Крон — титан, сын Урана-Неба и Геи-Земли, вождь титанов и мифологического Золотого века на земле. Овладел миром, лишив власти отца, Урана. От Крона титанида Рея родила младшее поколение богов, так называемых Кронидов. Титаны под предводительством Крона потерпели поражение от Кронидов, и Крон был низвергнут Зевсом-Кронидом молниями в Тартар. Много позднее был создан миф о том, как Зевс вернул Крона из Тартара и сделал его царем островов Блаженства за Океаном, то есть не в мире Живой жизни, где живут люди и боги, а в мире Мертвой жизни.

Корни всего сущего свисали в великую Бездну Вихрей, находящуюся под Тартаром.

Красные моря, или Эрифийские, — согласно фабулезной географии, любившей удваивать одну и ту же местность, лежали на запад и на восток от берегов Либии (Африки).

Крониды — младшее поколение богов, дети Крона и Реи, а также бессмертные сыновья и дочери этих богов: Аполлон, Артемида, Арей, Гефест, Дионис и др.

Куреты — мифическое племя, жившее на Крите. Рея отдала под опеку куретов родившегося Зевса, поэтому они стали жрецами этой богини. После объединения культов Реи и Кибелы куреты слились со жрецами Кибелы — корибантами. Греки считали, что куреты своими громкими песнями и ударами копьев по щитам заглушали плач Зевса-младенца, что уберегло его от гибели.

Ладон — речной титан и название реки в Аркадии, сын низвергнутого в Тартар титана Форкия Старшего, прозываемый Форкий Младший. Поэтому он именуется в сказаниях Форкидом. Принял образ дракона и стал хранителем сада Гесперид (см. Сад Гесперид) и его чудесной яблони.

Лакония — местность на Пелопоннесе с главным городом Спартой.

Лемнос — вулканический остров в Эгейском море, в недрах которого, согласно мифологии, находилась подземная кузница, где сперва работали киклопы-молотобойцы, а затем — бог-кузнец Гефест и кабиры.

Лернейский яд — яд убитой Гераклом Лернейской Гидры, дочери титаниды Ехидны. В этом яде Геракл омочил свои стрелы, которые стали гибельны даже для бессмертных существ.

Магия — вера в возможность с помощью определенных обрядов и заговоров воздействовать на предметы и явления природы, которые, в свою очередь, изменяют ход общественной жизни. В представлении древних магические приемы позволяли открыть дорогу сверхъестественным силам в реальный мир.

Мелькарт — финикийский герой, дословно «царь города» — верховное божество города-государства Тир. Мелькарт повсеместно почитался финикийцами. У греков отождествлялся с Гераклом и как таковой часто изображался в львиной шкуре с палицей в руке.

Мельпомена — одна из девяти дочерей Зевса и Мнемосины, муза трагедии. Сначала Мельпомена считалась музой песни вообще, позже — скорбной песни. Изображалась высокой женщиной в театральной мантии, венке из виноградных листьев. Мельпомена держала в левой руке трагическую маску, в правой — меч или палицу.

Менелай — один из героев «Илиады», лакедемонский царь, младший брат Агамемнона, муж Елены Прекрасной.

Метида — титанида, одна из океанид, любимица Земли-Геи, понимавшая мысли земли. Ее имя означает «мысль». Побежденная в борьбе Зевсом, Метида зачала от него богиню Афину и, будучи беременной, была проглочена Зевсом. Зевсу было предсказано, что Метида родит ему сына, который будет сильнее самого Зевса и его молний, а также родит ему могучую дочь. Плод Метиды-Мысли стал развиваться в голове Зевса. Роды были трудными, и Прометей должен был расколоть череп Зевсу для рождения дочери Метиды-Мысли. Из головы Зевса вышла богиня Афина.

Мидас — лигийский легендарный царь, которому Аполлон дал ослиные уши за то, что он музыкальное искусство Пана оценил выше искусства Аполлона.

Минос — владыка Крита, сын Зевса и Европы. Минос был мудрый и справедливый правитель и законодатель. В афинских преданиях — враг материковой Греции. Наиболее известен миф о Минотавре, которого родила жена Миноса Пасифая. После смерти Минос стал в царстве Аида одним из судей умерших.

Минотавр — в древнегреческой мифологии злое чудовище с человеческим туловищем и бычьей головой. Его родила от морского быка жена царя Миноса Пасифая. Минотавр жил в Лабиринте, который построил Дедал. Пожирал преступников, а также данников из Афин, откуда ему ежегодно посылали семерых девушек и семерых юношей. Его убил Тесей.

Мистерии — религиозные обряды, связанные с тайными культами. Мистерии были распространены в Греции и Риме. В них могли принимать участие лишь посвященные «мисты». Обряды в мистерии сводились к драматизированному представлению соответствующего священного мифа: страдания, смерть и возрождение Диониса, похищение Персефоны и т.д. Мистерии чаще всего совершались ночью.

Мнемосина, Мнемозина — титанида, дочь Урана и Геи. Богиня памяти, мать девяти муз, которых родила от Зевса.

Мойры — дочери богини ночи, богини неизбежности Ананки: Клото, Лахесис, Атропа. С мойрами была связана вся человеческая жизнь. Клото (Прядильница) пряла нить человеческой жизни, Лахесис (Дарительница) вела ее сквозь все превратности судьбы, Атропа (Неотвратимая) пересекала нить, когда наступала минута смерти. Мойры имели власть не только над судьбами людей, но и богов. Римляне называли мойр парками. Приносили им в жертву фрукты, мед, цветы.

Мом — сын Ночи, бог Олимпа, прозванный Презрителем, олицетворение саркастического ума. В сказаниях — «правдивый ложью», так как полагал, что в основе существования лежит ложь.

Море Крона — по одной версии, находилось в западной части Средиземного моря, близ океана, по другой — являлось частью самого океана и лежало за Геракловыми Столпами, современным Гибралтарским проливом.

Музы, Мусы — в греческой мифологии дочери Зевса и Мнемосины, богини поэзии, искусств и наук. Сначала количество муз было неопределенным: они считались покровительницами песен и танцев. В более поздние времена муз стало девять и каждой из них было поручено определенное искусство, которое они должны были курировать: Клио — покровительница истории; Талия — комедии; Мельпомена — трагедии; Евтерпа — лирической поэзии; Эрато — любовной лирики; Терпсихора — танцев; Полигимния — гимнов; Каллиопа — эпической поэзии; Урания — астрономии. Как богини пения музы были связаны с Аполлоном, который имел эпитет Мусагет.

Наяды — нимфы озер, рек и ключей.

Нерей — сын Геи и Понта, в греческой мифологии божество моря, отец нереид. Именовался также «морским старцем». Нерей обладал даром предвиденья, но для того, чтобы он дал прорицание, его надо было победить, что было очень сложно, так как он, подобно морской стихии, мог изменять облик. Жил Нерей в серебряном гроте со своей женой Доридой. Нерей изображался бородатым дедом, сидящим на тритоне с водорослями в бровях и трезубцем в руках.

Нереиды — бессмертные морские нимфы, дочери правдолюбивого титана Нерея, морского бога. Не следует их смешивать с океанидами — дочерьми титана Океана. Самой знаменитой нереидой в мифологии была Фетида, жена героя Пелея, мать Ахилла.

Нефела — богиня облаков в олимпийском пантеоне, титанида по происхождению.

Ника, Нике — богиня победы у древних греков. По Гесиоду, дочь титана Палланта и океаниды Стикс. Непосредственная участница всех битв и ристалищ. Ника принимает священные жертвы от победителей и возносит их на Олимп. Летая над землей, она извещает звуками трубы о счастливом окончании войны. Изображения богини помещали на вазах, геммах и других произведениях искусства. В Северном Причерноморье в честь богини Победы был назван город Никоний.

Нимфы — божества природы, олицетворяющие ее живительные и плодоносящие силы. Различали нимф рек, морей и источников. Лесные нимфы жили на деревьях, назывались дриадами, гамадриадами. Горные — ореадами, или орестиадами. Нимфы проточных вод — наяды. Морские нимфы — нереиды. По мифам нимфы были долгожительницами, но не бессмертными. От браков с богами у них рождались герои. В искусстве их изображали полуобнаженными девами.

Обманы — обманчивые сны, вылетающие из преисподней через ворота из слоновой кости. Им противопоставляются вещие сны, вылетающие через роговые ворота.

Огигия — Беотия, область в Центральной Греции.

Одиссей, Улисс — царь острова Итака, один из руководителей греческого войска, осаждавшего Трою. Наибольшей популярностью пользуется описанное Гомером в «Илиаде» возвращение героя на родину из-под стен Трои, длившееся более семи лет.

Океан — 1. Мировая река, обтекающая землю, которая отделяет мир Живой жизни, где обитают боги и смертные, от мира Мертвой жизни, где обитают тени умерших. 2. Океан — древнейший титан, владыка Мировой реки.

Океаниды — титаниды, дочери Океана и Тефиды.

Олимп — гора, местопребывание богов, позднее — небо.

Оракул — у древних греков, римлян, египтян и других народов — пророчество, как один из способов общения человека с богами. Провозглашали и толковали пророчества по большей части жрецы в определенных местах при храмах богов. Места, где провозглашались пророчества, также назывались оракулами.

Оргии — праздничное священнодействие, связанное с резкими переходами от радости к горю. Оргии обычно проводились ночью в горах и лесах, куда направлялись факельные процессии, сопровождаемые музыкантами и танцорами.

Орион — в греческой мифологии красавец-великан, сын Посейдона и океаниды Эвриалы. Славился как охотник. Был наделен Посейдоном способностью ходить по морю. Потом потерял зрение, но подставил глаза лучам восходящего солнца и прозрел. Был похищен богиней Эос, влюбившейся в охотника. Погиб от стрелы Артемиды. По другой версии, умер от укуса скорпиона, посланного Артемидой.

Парис — сын троянского царя Приама и Гекубы. При рождении Париса прорицатель предсказал, что он будет повинен в гибели родной страны. В страхе родители оставили малыша в лесу. Однако, по велению богов, он не погиб, а был вскормлен медведицей. Парис вырос юношей небывалой красоты, и к нему обратились Гера, Афина и Афродита, чтобы он рассудил, кому должно принадлежать яблоко с надписью «Красивейшей». Парис присудил яблоко раздора Афродите, которая за это помогла ему выкрасть у Менелая Елену. Будучи признанным родителями, он возвратился в Трою. Во время войны с ахейцами Парис не проявлял особой храбрости. Как говорится в «Илиаде», его больше влекли любовь и роскошь, чем слава. В конце войны Парис с помощью Аполлона убил Ахилла, но и сам погиб от раны, которую нанес ему Филоклет стрелой из лука Геракла.

Патрокл — один из участников Троянской войны, друг Ахилла, сын аргонавта Менетия. В юности Патрокл во время игры нечаянно убил одного из своих товарищей и, чтобы избежать мести, бежал к Пелею, который воспитал Патрокла вместе со своим сыном Ахиллом. В одной из битв под Троей был смертельно ранен Гектором. Согласно «Илиаде», над погребальным кострищем героя в жертву было принесено 12 пленных троянских юношей. По одной из версий, боги подарили Патроклу бессмертие на острове Левка, где после своей смерти пребывали Ахилл и Елена.

Пелей — сын эгинского царя Эака и Эгины.Отец Ахилла, воспитатель Патрокла. Убив своего брата Фока, Пелей бежал во Фтию к царю Эвриту. Последний отдал за него замуж свою дочь Антигону. Во время охоты Пелей нечаянно убил Эврита и вынужден был покинуть Фтию. Он поселился у своего друга Акаста, владыки Иолка. В Пелея влюбилась жена Акаста Астидамия. Но тот не ответил взаимностью. Астидамия оклеветала Пелея, в результате чего его жена Антигона покончила жизнь самоубийством. Акаст, стремясь к отмщению, оставил Пелея на горе Пелион на растерзание кентаврам, но тот чудом спасся. В награду за эти страдания боги дали ему в жены Фетиду. Пелей взял Иолк, прогнал Акаста и убил его жену, но вскоре был изгнан из города и умер во время морского путешествия. Согласно Пиндару, после смерти Пелей стал судьей в подземном царстве.

Пелион — горный хребет в Фессалии, северный центр мифологических сказаний. На Пелионе, согласно легенде, находилась знаменитая пещера кентавра Хирона, забитая камнем.

Пелоп — герой, сын Тантала и дочери Атланта Дионы, внук Зевса. Тантал, желая убедиться, действительно ли боги все знают, убил сына и его тело подал для съедения специально приглашенным для этих целей гостям с Олимпа. Боги не притронулись к еде, и только Деметра в задумчивости съела кусочек плеча мальчика. Зевс приказал Гермесу оживить Пелопа. Согласно Пиндару, он был забран на Олимп для обслуживания гостей. В других версиях преданий Пелоп — выходец из Фригии. Путешествуя, он забрел на полуостров, который позже назвали Пелопоннесом, женился там на Гипподамии, победив перед этим в соревнованиях ее отца Эномая. Одержать победу Пелопу помогли подаренные Посейдоном крылатые кони. В последствии Пелоп стал правителем Писы, где долго и счастливо царствовал. После смерти был погребен на берегах Алфея, где были устроены состязания, положившие начало Олимпийским играм.

Персей — герой-полубог, сын Зевса (Золотого Дождя) и Данаи, убийца Медузы.

Перун — молниевое орудие Зевса, заряжаемое снарядами-молниями, которые изготовляли Зевсу киклопы в подземной кузнице Гефеста на острове Лемнос. Впоследствии перун и молнии отождествлялись.

Пифон, Питон — страшный змей, порождение Геи-Земли. Появился из ила, образовавшегося после потопа, и жил в пещерах Парнаса. Аполлон убил змея и похоронил в Дельфийском храме.

Плеяды — звездные девушки — титаниды, дочери титана Атланта. Семизвездие, в котором шесть звезд сверкают алмазным блеском, а седьмая звезда (Меропа) тускло мерцает.

Понт — порождение Геи-Земли. Понт — бог, отождествляемый с морями. От Понта-Моря и Геи-Земли родились Нерей, Тавтамант, Форкий, титаниды Кето и Эврибия. В олимпийском пантеоне имел второстепенное значение. Письменные и археологические источники свидетельствуют, что Понт почитался в Северном и Западном Причерноморье, был тесно связан с культом Ахилла.

Посейдон — сын Кроноса и Реи, брат Зевса, Аида, Геры, Деметры и Гестии, муж Амфитриты. Главный бог моря и мореплавания. Его почитали также как бога воды, коневодства, строительства. Посейдон считался отцом многих морских чудовищ и ряда героев. Он жил во дворце в морских глубинах. Его власти принадлежали острова, побережья и гавани. Там ему сооружались храмы и алтари. В жертву Посейдону приносили белого коня, дельфина и сосновые ветви. В честь него проводились Истмийские игры, где основными были соревнования на колесницах. Изображался Посейдон похожим на Зевса, с трезубцем в руках. Волосы и борода у него всегда мокрые и полны ракушек. Иногда он едет на колеснице. В римской религии Посейдону соответствовал Нептун.

Прабоги — доолимпийские боги, поборовшие исполинов.

Приам — последний правитель Трои. Имел много детей. Среди них наиболее известны Гектор, Парис, Кассандра. Во время царствования Приама началась Троянская война. Сначала он именовался Подарк, т. е. быстроногий. Второе имя Приам, что в переводе означает «выкупленный», он получил после того, как его сестра Гесиона выкупила его у Геракла. Во время Троянской войны Приам был уже очень стар, поэтому не принимал непосредственного участия в войне. Во время взятия Трои погиб от руки Неоптолема. Имя Приама вошло в историю, как символ отеческой любви. О его смерти писал и Еврипид в «Троянках» и Вергилий в «Энеиде».

Прокруст — великан на Истме, враг древолюдей-лапитов, убитый Тезеем. Всем известное сказание о ложе Прокруста — отголосок древней, исчезнувшей народной сказки. Прокруст — дровосек-пильщик; ложе Прокруста — козлы; путники, которых он клал на козлы, — бревна. В мифе пильщик-дровосек превратился в жестокого царя Прокруста, который кладет на кровать всех путников, проходящих через Истм. У кого из путников ноги были длиннее кровати, у тех он их отпиливал, у кого были короче кровати, тем он их вытягивал. Тезей, воспитанник муже-сосны Питфея и сын его дочери Эфры, расправился с истребителем древолюдей. В позднейшем мифе он побеждает жестокого царя-Грабителя.

Прометей — титан, похитивший у богов Олимпа огонь. Он передал его людям, которые зажгли костры, очаги и горны. Прометею были открыты судьбы людей и богов. Он отказался сообщить Зевсу, от какого союза у того родится сын, который будет сильнее его и отнимет у него власть. За это был прикован в горах Кавказа. Много столетий спустя освобожден Гераклом.

Пта, Птах, Фта — египетский бог, покровитель ремесел. Отождествлялся с Гефестом.

Радамант — сын Зевса и Европы, брат Миноса. Дал критянам законы, отличался необычайной справедливостью. Согласно «Одиссее» и Пиндару, после смерти жил в подземном царстве Аида и вместе с Миносом и Триптолемом судил души умерших.

Рея — богиня-мать из поколения титанов; По Гесиоду («Теогония»), дочь Урана и Геи, жена Кроноса, мать Зевса, Аида, Посейдона, Гестии, Деметры и Геры. На Крите, в Малой Азии и Северном Причерноморье она отождествлялась с Кибелой. Рее-Кибеле посвящались дуб и сосна, постоянным спутником считался лев. Изображали ее в виде матроны с короной и тимпаном.

Сад Гесперид — **о** судьбе сада Гесперид предание сохранило нам два варианта. По одному из них, сам Геракл вступил в волшебный сад и опустошил его. По другому варианту, Геракл последовал совету Прометея, освобожденного им от мучителя-коршуна или орла, и попросил Атланта-Небодержателя принести ему из сада Гесперид три золотых яблока, сам же во время отсутствия Атланта поддерживал небосвод. Зная, что Геракл — истребитель всего титанического на земле, Прометей опасался, что Геракл убьет титана Ладона-дракона и уничтожит яблоню. Последующая часть сказания — о том, как Атлант, вернувшись из сада, не захотел взять на себя тяжесть неба и как Геракл мнимо согласился остаться небодержателем, но только попросил титана взять на плечо небосвод, пока Геракл поправит съехавшую с плеча так называемую подушку (часть колонны), и перехитрил Атланта, — является позднейшей версией.

Сатиры — лесные и горные божества низшего ранга, олицетворявшие первобытную, грубую силу природы. Это находило проявление в животных атрибутах их внешнего вида; демоны плодородия, постоянные спутники Диониса. Согласно Гесиоду, они имеют общее происхождение с

горными нимфами и куретами. Торс и голова у них человеческие. Они имеют тупой нос, острые козлиные уши, щетинистую шерсть и небольшой козлиный или конский хвост. У некоторых из них на голове имеются рога, как у Пана. Сатиры любят охоту, танцы, музыку, вино, женщин. В лесах играют с нимфами, заводят людей в непроходимые чащи и болота, крадут у пастухов коз и овец.

Сизиф — солнечный титан, низвергнутый в Тартар. Сказка о хитреце Сизифе, прожившем две жизни, связана со сказанием о Сизифе, ставшем смертным. Имеются две версии сказки «Сизиф и Смерть». Первая версия: Сизиф сковывает пришедшую за ним Смерть. Все живое в природе перестает умирать. Неумирание превращается в бедствие. Зевс посылает Арея — войну — освободить Смерть из заточения. Арей освобождает Смерть — демона Таната — и передает ей Сизифа. Вторая версия: Сизиф, умирая, завещает своей жене, Меропе, не приносить богу Аиду обычных даров и не погребать его труп. Разгневанный Аид, не получив обычных даров, посылает тень хитреца, обвинившего свою жену в нерадении, из подземного мира к его жене за дарами. Тень Сизифа входит в свое тело, и царь начинает жить вторично. Умирает он от старческой слабости.

Силены — первобытные божества рек и источников. Часто отождествлялись с сатирами, но отличались от них своим происхождением и демоническими чертами. Изображались в виде людей с конскими ушами, хвостами, а иногда и ногами. Подобные атрибуты характерны для водяных божеств греческой мифологии. В связи со своим конским видом были родственны с кентаврами. Силены любили пьянствовать, слушать музыку и пророчества.

Сирены — мифические морские существа античной мифологии. Изображались в виде полуженщин-полуптиц. Жили на сказочных островах и олицетворяли собой обманчивое спокойствие морских просторов. Отцом сирен считался Форкий, матерью считалась Стеропа, или одна из муз — Мельпомена, Терпсихора или Каллиопа, или сама Гея.

Стикс — подземная титанида, дочь Тартара и одноименная река забвения в преисподней.

Сфинкс — крылатое чудовище с львиным туловищем и женским лицом, порождение Тифона и Ехидны. Сидело на скале возле Фив и убивало прохожих, которые не могли разгадать его загадки.

Тартар — Тартар, как и Аид — область преисподней. Тартар лежит под Аидом. В Аиде обитают тени смертных, в Тартаре — низверженные бессмертные существа, древние титаны, под охраной Сторуких.

Тезей, Тесей — один из наиболее известных героев в греческой мифологии, сын афинского царя Эгея и Этры. В античную эпоху Тезей считался исторической личностью. Его биографию описал Плутарх.

Титаны — божества старшего поколения, дети Урана и Геи. В эпосе упоминаются два титана: Япет и Кронос. Они восстали против Зевса и были жестоко наказаны. Согласно Гесиоду, титанов было двенадцать: 6 мужского и 6 женского пола. Океан и Тетия — божества моря; Гиперион и Тейя — божества неба, от которых родились Солнце, Луна, Звезды; Крой и Эврибия — божества могущества; Кей и Феба — божества света, от которых родились Лето и Астерия; Япет (отец Атланта, Прометея и Эпиметея); Фемида (мать мойр и ор); Кронос и Рея (их дети: Гестия, Деметра, Гера, Аид, Посейдон и Зевс).

Тифон — стоголовое огнедышащее чудовище, рожденное Геей-Землей. Зевс, победив Тифона, навалил на него громаду горы Этны, из вершины которой дыхание Тифона извергается потоком огня, камней и дыма.

Тот — древнеегипетский бог луны, времени, мудрости и культуры. Его наделяли эпитетами «дважды великий», «трижды великий». Позже эти формы возвеличивания перешли по наследству и на отождествлявшегося с Тотом Гермеса. Последнего эллины называли «Трисмегистом», «трижды величайшим».

Тотемизм — вера в то, что определенные виды животных, растений, некоторые материальные предметы, а также явления природы являются предками, родоначальниками, покровителями конкретных родовых коллективов. Термин происходит от слова «тотем» или «оттотем» — «его род», взятого из языка одного из племен североамериканских индейцев.

Уран — божество, олицетворявшее в греческой мифологии небо; сын и муж Геи, отец титанов, киклопов, гекатонхейров. Уран запер своих детей в недрах земли. Младший из титанов Кронос оскопил Урана с помощью серпа, который дала ему мать Гея. Из капель крови, упавших на землю, возникли эринии и гиганты, а отрезанный детородный орган упал в море, и из образовавшейся на этом месте пены родилась Афродита.

Ураниды — дети Урана. Прозвание титанов, особенно астральных.

Фаэтон — *в* греческой мифологии сын Гелиоса и нимфы Климены, брат Гелиад. Чтобы доказать свое происхождение от Гелиоса, Фаэтон взялся управлять солнечной колесницей отца и погиб, испепеленный огненным жаром, чуть было не погубив в страшном пламени землю.

Феба — титанида, дочь Урана и Геи, мать Лето и Астерии, бабушка Аполлона и Артемиды. Феба считалась основательницей храма и оракула в Дельфах, который затем подарила внуку. Согласно римской версии, была сестрой Аполлона.

Фемида — богиня правосудия, дочь Урана и Геи, титанида, вторая законная супруга Зевса, мать ор и мойр. Была советчицей Зевса и смотрела за тем, чтобы ни люди, ни боги не нарушали законов. Изображалась с завязанными глазами — символом непредубежденности, с рогом изобилия в одной руке и весами или мечом — в другой.

Феникс — чудесная птица, которая по представлениям древних народов (финикийцы, египтяне, греки), через каждые 500 лет прилетала из Аравии в Египет. Феникс питался бальзамом и смолой. Когда он чувствовал приближение смерти, то строил гнездо на верхушке пальмы, где погибал от испепеляющих солнечных лучей. Затем птица воскресала из пепла.

Фетида — нимфа, дочь Нерея и Дориды, жена Пелея, мать Ахилла, воспитательница Геры. Фетида прятала Гефеста, когда Зевс сбросил его с Олимпа, помогала Дионису и другим богам. На ней хотели жениться Зевс и Посейдон, но, согласно пророчеству, ее сын должен был быть сильнее Зевса, и тот, опасаясь участи своего отца Кроноса, насильно отдал Фетиду в жены Пелею.

Фетишизм — поклонение отдельным предметам и явлениям природы. Фетишами португальские мореплаватели называли предметы ряда африканских народов.

Филоклет — сын Пеанта и Демонассы, один из греческих героев Троянской войны; известный стрелок из лука, приятель Геракла; в походе на Трою возглавлял фессалийское войско, но по дороге был укушен змеей и с неизлечимой раной остался на острове Лемнос. Когда на десятом году войны прорицатели предсказали эллинам, что без оружия Геракла, которое тот подарил Филоклету, им не взять Трои, Филоклет был приглашен для участия в войне. В лагере ахейцев Аполлон излечил Филоклета, страдавшего от незаживающей раны. Филоклет убил Париса и в значительной мере способствовал грекам в захвате Трои.

Форкий, Форкис — морское божество, сын Геи и Понта. От брака Форкия с его сестрой Кето родилось множество чудовищ, среди них горгоны, граи, Ехидна, дракон — страж золотых яблок Гесперид. Среди морских божеств Форкий — олицетворение морской бездны.

Хаос — согласно Гесиоду — немое безжизненное пространство, бессистемная смесь материальных элементов мира, темный и жизнедающий источник бытия. Из Хаоса образовались Гея-Земля, Тартар — подземный мир, Эрос — любовь, Эреб — вечная тьма и Ника —ночь, от которых родились Эфир и Гемера — свет и день. Более поздние философы под Хаосом понимали бесформенную массу, из которой возник мир.

Хирон — в мифах фессалийский кентавр, сын Кроноса и Филиры. Чтобы бежать от Реи, уличившей своего мужа в любовных связях с Филирой, Кронос превратился в коня. Гомер называет Хирона «наисправедливейшим из всех кентавров», Пиндар — «приятелем людей». Жил Хирон на горе Пелион. Был учителем бога-врачевателя Асклепия, воспитателем Ясона, Меланиппы, Актеона. Близким другом Хирона был Геракл, который случайно поранил его во время охоты на вепря. Отравленная стрела причиняла кентавру такую боль, что он пожелал умереть и отказался от бессмертия в пользу Прометея. Зевс перенес Хирона на небо и поместил среди звезд (созвездие Кентавра). Женой Хирона была дочь Аполлона, нимфа Харикло.

Эгида — косматая козья шкура с ликом Горгоны, которая обтягивала грудь Зевса. Эту шкуру Зевс содрал со своей кормилицы Айги, химерообразного чудовища. Косматая шкура — олицетворение грозовой тучи.

Эол — бог ветров, титан, брат Посейдона.

Эреб — мрак преисподней.

Эринии, Эвмениды — богини мести (у римлян фурии). Согласно Гесиоду, Эринии — дочери Земли, которая была оплодотворена кровью Урана. По Эсхилу, Эринии — дочери Ночи; Софокл называет их детьми тьмы и земли. В мифах они всегда изображаются земными божествами, тесно связанными с правилами и законами человеческой жизни. По «Илиаде», Эринии живут в царстве Аида, зовутся «жестокими», «злыми» и «губительными». Более поздние мифографы упоминают трех богинь: Мегеру (Угрозливую), Тисифону (Мстительницу) и Алекто (Безостановочную). Эринии изображались старыми, седыми, со злым взглядом женщинами. Часто вместо

волос изображались змеи. Они гавкают, словно собаки, или ревут как быки. Иногда Эринии изображались с мечом в руках или факелом, которым они освещали путь, гонясь за жертвой. Но Эринии одновременно и Эвмениды, «ласковые». Они ласково принимают тех, кто хочет искупить свою вину. У Эврипида Эринии — это муки раскаяния преступника.

Эрифия — *1. К*расный остров, или остров Заката, в океане. На этом острове жил трехтелый великан Герион, убитый Гераклом. 2. Имя одной из Гесперид.

Эрот, Эрос — в греческой мифологии бог любви. Одно из четырех космических начал, наряду с Хаосом, Геей и Тартаром, порождение Хаоса и Земли. По более поздним версиям Эрот — сын Гермеса и Афродиты, реже Зевса и Афродиты. Эрос господствует над природой, миром людей и богов. Он бог любви и дружбы.

Этолия — область на западе Средней Греции, севернее Мессении.

Япет — один из древнейших титанов, низвергнутый во время Титаномахии Зевсом в Тартар. Отец самых могучих и мудрых титанов-зевсоборцев — Прометея, Атланта и Менэтия, носителей мятежного духа, непримиримых противников богов. Поэтому его сыновья называются Япетидами. Тысячелетия страданий не смогли сломить их мятежной титанической воли.

Ясон, Язон, Эсон — герой-полубог, ученик кентавра Хирона, впоследствии вождь аргонавтов. Ясон — сын Эсона и Полимеды. Дядя Ясона Пелий отобрал у него власть над Иолком. Язон должен был получить царский титул назад только в том случае, если он достанет Золотое руно. Он отправился в Колхиду и при помощи дочери царя Ээта Медеи похитил Золотое руно. По одной версии Ясон погиб, убитый обломками своего корабля «Арго». По другой — Ясон покончил жизнь самоубийством, когда Медея погубила его невесту Главку и убила сыновей.

СОДЕРЖАНИЕ

Словом и делом: под парусом и на веслах 4
Пролог. Остров Ахилла 7
Глава 1. По следам Арриана 27
Глава 2. Как построить корабль? 51
Глава 3. Одесса 83
Глава 4. Маршрутами античных мореплавателей 105
Глава 5. Босфор, мысли вслух 133
Глава 6. Новые аргонавты 157
Глава 7. Одиссея 201
Глава 8. Ганнон, Пифей и другие 245
Эпилог. Плавания продолжаются 267
Мифологический словарь 268
Приложения 279

Приложение

Табл. 1

Древние названия городов, населённых пунктов, гаваней, якорных стоянок	Современные названия географических пунктов, на месте которых локализуются или находились античные города, поселения, гавани, якорные стоянки	Расстояния в стадиях по Страбону	Расстояния в стадиях по Арриану	Современное расстояние в километрах	Длина одного стадия по Страбону	Длина одного стадия по Арриану
1. Устье реки Борисфен–Ольвия	Мыс Очаковский – район села Парутино	200	240	39	195	162,5
2. Устье реки Борисфен – Устье реки Тира (новое устье)	Мыс Очаковский – устье Б.-Днестровского лимана		770	112		145,5
3. Устье реки Борисфен – Безымянный остров	Мыс Очаковский – район острова Березань		60	Ориентировочно 10		166
4. Безымянный остров – г. Одесс(1)	Район острова Березань – пересыпь Тилигульского лимана		80	Ориентировочно 14		175
5. г. Одесс(1) – пос. Скопелы	Пересыпь Тилигульского лимана – район с. Дофиновка		160	Ориентировочно 24		150
6. Пос. Скопелы – гавань Истриан	Район с. Дофиновка – район м. Лузановский		90	Ориентировочно 13,5		150
7. Гавань Истриан – гавань Исиаков	Район м. Лузановский – район м. Ланжерон		По одному источнику – 90, по другому – 50	8 8		94 160
8. Гавань Исиаков – г. Никоний	Район м. Ланжерон – район с. Роксоланы (через устье Б.-Днестровского лимана)		300	71		236
9. Устье реки Тира (старое) – гг. Никоний, Офиуса	Район с. Приморское – район с. Роксоланы (реконструкция)	140		Ориентировочно 29	207	
10. г. Никоний – судоходная река Тира	Район с. Роксоланы – район г. Б.-Днестровского (реконструкция)		30	Ориентировочно 7		233
11. Судоходная река Тира – Башня Неоптолема	Устье Б.-Днестровского лимана – район с. Приморское		120	Ориентировочно 19,5		166
12. Башня Неоптолема – г. Кремниски	Район с. Приморское – район м. Бурнас		120	Ориентировочно 20		161

13. г. Кремниски – г. Антифилов	Район м. Бурнас – район правого берега озера Сассык		330	Ориентиро-вочно 56		171
14. г. Антифилов – Голое устье р. Истр	Район правого берега озера Сассык – устье Килийское р. Дунай (реконструкция)		300	Ориентиро-вочно 45		150
15. Устье Голое – устье Священное р. Истр	Устье Килийское – устье Георгиевское р. Дунай (реконструкция)	300	280	Ориентиро-вочно 48	160	171
16. Устье Тиры (старое) – устье Священное р. Истр	Район с. Приморское – устье Георгиевское р. Дунай (реконструкция)	900		Ориентиро-вочно 140	155,5	
17. Устье Тиры (старое) – остров Левка	Район с. Приморское – о. Змеиный	500		78	156	
18. Устье Священное – г. Истрия	Устье Георгиевское р. Дунай (реконструкция) – г. Истрия	500	500	Ориентиро вочно 75	150	150
19. г. Истрия – г. Томы	г. Истрия – г. Констанца	250	300	57	228	190
20. г. Томы – г. Калатис	г. Констанца – г. Мангалия	280	300	42	150	140
21. г. Калатис – г. Аполлония	г. Мангалия – г. Созопол	1300	1340	216	166	161
22. г. Калатис – гавань Карийнов-пос.Тетрисиада	г. Мангалия – мыс Калиакра		300	53		177
23. Пос. Тетрисиада – пос. Бизона	Мыс Калиакра – г. Каварна		60	11		183
24. Пос. Бизона – г. Дионисополь	г.Каварна – г.Балчик		80	15		186
25. г. Дионисополь – г. Одесс (II)	г. Балчик – г. Варна		200	32		160
26. г. Одесс (II) – г. Гечи	г. Варна – мыс Эмине		360	57		158
27. г. Гечи – Месембрия	Мыс Эмине – г. Несебр		90	15		166
28. г. Месембрия – пос. Анхиал	г. Несебр – г. Поморие		70	13		178
29. Пос. Анхиал – г. Аполлония	г. Поморие – г. Созопол		180	20		111
30. г. Аполлония – пос. Херсонесс – Аксеена стена – пос. Тиниада	Игнеада		430	72		167
31. Пос. Тиниада – пос. Салмидесс	Район пос. Игнеада – район пос. Кыйикей		200	31		155
32. Пос. Салмидесс – Фригии	Район пос. Кыйикей – район ложного Босфора		330	55		166
33. Фригии – Кианеи	Район ложного Босфора – район мыса Румели		320	49		153
34. Кианеи – Святилище Зевса Урия	Район мыса Румели – неизвестное место на Азиатском берегу при входе в Босфор		40			
35. Аполлония – Кианеи	г. Созопол – район мыса Румели	1500	1280	207	138	161,7

Табл. 2

7. гавань Истриан – гавань Исиаков	М. Лузановский – м. Ланжерон	Даны два расстояния в стадиях 90 и 50	8 км	1 стадий= 94 или 160 м.
8. гавань Исиаков – Никоний (через новое русло реки Тирас)	м. Ланжерон – район с. Роксоланы	300 стадиев	71 км	1 стадий =236м
9. устье реки Тирас (старое) – Никоний, Офиусса	район с. Приморское – район с. Роксоланы	140 стадиев	29 км	1 стадий =207м
10. г. Никоний – судоходная река Тира (новое русло)	район с. Роксоланы – устье Б.-Днестровского лимана	30 стадиев	7 км	1 стадий=233м
19. г. Истрия – г. Томы	г. Истрия – г. Констанца	250 стадиев по Страбону 300 стадиев по Арриану	57 км	1 стадий=228м 1 стадий=190м
29. пос. Анхиал – пос. Аполлония	г. Поморие – г. Созопол	180 стадиев	20 км	1 стадий=111м

График подъема и опускания уровня воды в Черном море и координатная сетка района Нижнего Поднестровья

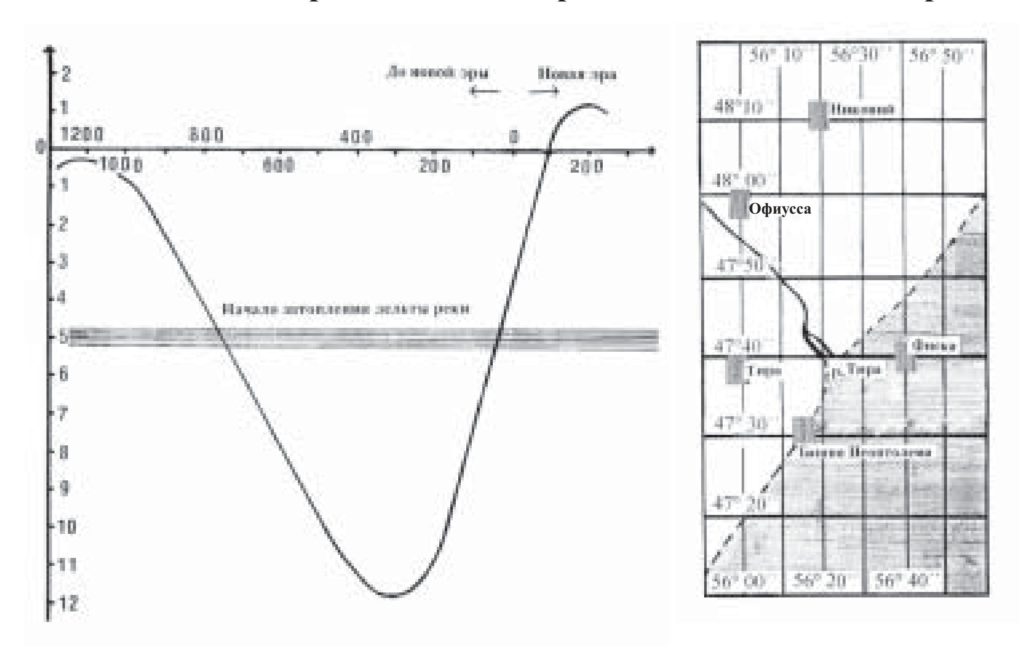
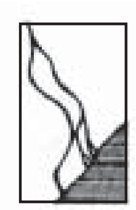
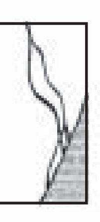


Табл. 3

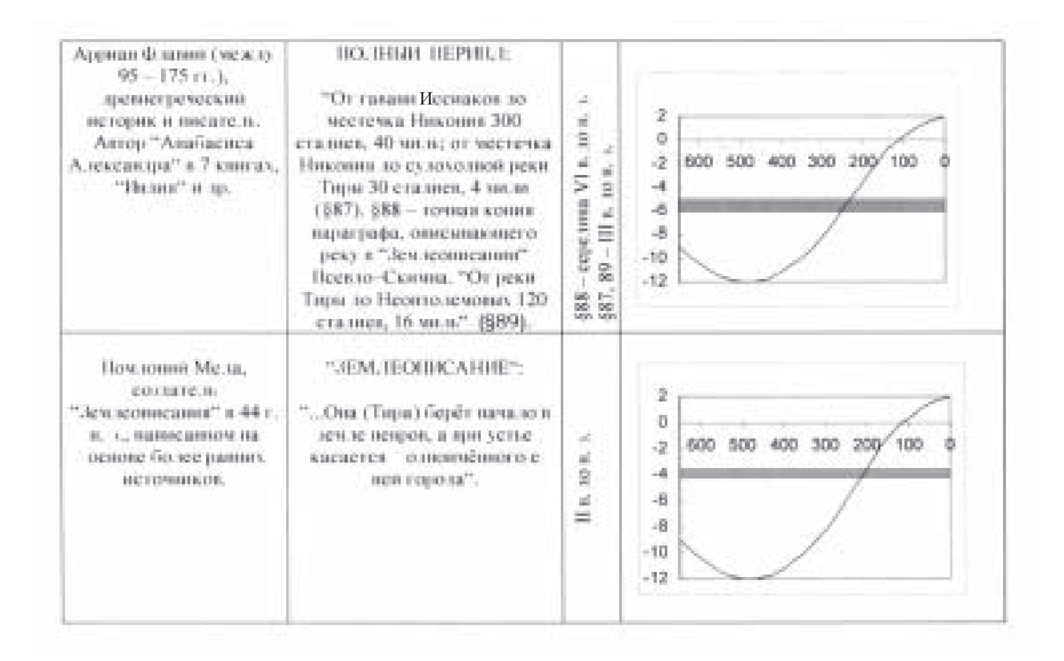
Античный автор, период жизни	Упоминания о Приднестровье в античном тексте		Изменение дельты реки
Геродот (род. ок. 484 г. до н. э. – ум. между 431–425 гг. до н. э.). Считается, что автор в V в. до н. э. собирая материал о походе Дария в Скифию, объехал Северо-Западное Причерноморье и посетил Ольвию	“ИСТОРИЯ” “Тирас, который движется в направлении северного ветра; он берёт начало из большого озера, которое отделяет Скифию от Неврской земли. У устья Тираса обитают греки, которые называются тириты”.	Середина V в. до н. э.	До н. э. 2 0 -2 -4 -6 -8 -10 -12; 600 500 400 300 200 100 0
Псевдо-Скилак. Подразумевали Скилака Кариандского, жившего в VI в. до н. э., однако установлено, что источник написан в более позднее время	ПЕРИПЛ: “За Фракией живёт народ скифы, а в их земле следующие эллинские города: Никоний, Офиусса” (§68, ВДИ, 1943, N3, с. 240–241).	Середина IV в. до н. э.	2 0 -2 -4 -6 -8 -10 -12; 600 500 400 300 200 100 0
Псевдо-Скимн. Подразумевали Скимна Хиосского, жившего во II – I вв. до н. э., однако источник составлен на основе написанных ранее не дошедших до нас работ географов Эфора (405-330 гг. до н. э.) и Деметрия Каллатийского	“ЗЕМЛЕОПИСАНИЕ”: “Река Тира, глубокая и обильная пастбищами, доставляет купцам торговлю рыбой и безопасное плавание для грузовых судов. На ней лежит соимённый с ней город Тира, основанный милетянами” (§798-803, ВДИ, 1947, N3, с. 310).	Середина IV в. до н. э.	2 0 -2 -4 -6 -8 -10 -12; 600 500 400 300 200 100 0
Страбон (64) 63 г до н. э. – 23(24 г. н. э.). Великий географ и путешественник, написавший большой компилятивный труд “География”, в который вошли сведения, собранные многими авторами.	“ГЕОГРАФИЯ”: “При устье Тиры находится башня, называемая Неоптолемовой, и деревня, известная под названием Гермонактовой. Если подняться по реке на 140 стадиев, то на обеих сторонах встретятся города: один – Никоний, а другой – Офиусса; жители побережья этой реки говорят, что если подняться на 120 стадиев, то встретится город”. (VII, 3, 16, ВДИ, 1947, N4, с. 199–200).	III в. до н. э.	2 0 -2 -4 -6 -8 -10 -12; 600 500 400 300 200 100 0



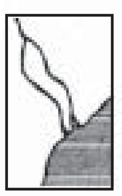
Вид дельты реки Тиры в соответствии с описанием Псевдо-Скилака.
Реконструкция автора.



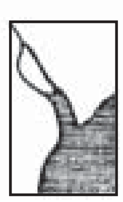
Вид дельты реки Тиры в соответствии с описанием Страбона.
Реконструкция М. Агбунова.



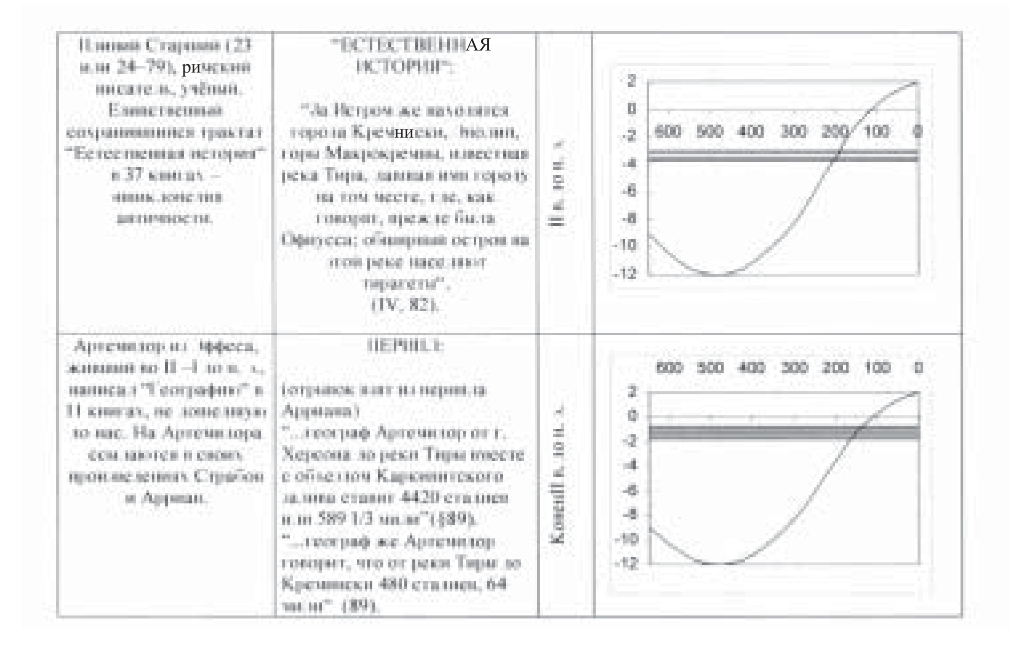
Арриан Флавий (между 95 – 175 гг.), древнегреческий историк и писатель. Автор "Анабасиса Александра" в 7 книгах, "Индии" и др.	ПОЛНЫЙ ПЕРИПЛ: "От гавани Исиаков до местечка Никония 300 стадиев, 40 миль; от местечка Никония до судоходной реки Тиры 30 стадиев, 4 мили (§87). §88 – точная копия параграфа, описывающего реку в "Землеописании" Псевдо–Скимна. "От реки Тиры до Неоптолемовых 120 стадиев, 16 миль". (§89).	§88 – середина VI в. до н. э. §87, 89 – III в. до н. э.	
Помпоний Мела, составитель "Землеописания" в 44 г. н. э., написанном на основе более ранних источников.	"ЗЕМЛЕОПИСАНИЕ": "...Она (Тира) берёт начало в земле невров, а при устье касается одноимённого с ней города".	II в. до н. э.	



Вид дельты реки Тиры в соответствии с описанием Флавия Арриана. Реконструкция М. Агбунова.

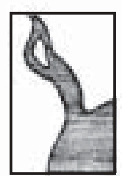


Вид дельты реки Тиры в соответствии с описанием Помпония Мелы. Реконструкция автора.

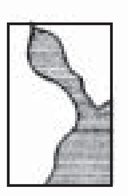


Плиний Старший (23 или 24–79), римский писатель, учёный. Единственный сохранившийся трактат "Естественная история" в 37 книгах – энциклопедия античности.	"ЕСТЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ": "За Истром же находятся города Кремниски, Эвполин, горы Макрокремны, известная река Тира, давшая имя городу на том месте, где, как говорят, прежде была Офиусса; обширный остров на этой реке населяют тирагеты". (IV, 82).	II в. до н. э.	
Артемидор из Эфеса, живший во II–I до н. э., написал "Географию" в 11 книгах, не дошедшую до нас. На Артемидора ссылаются в своих произведениях Страбон и Арриан.	ПЕРИПЛ: (отрывок взят из перипла Арриана) "...географ Артемидор от г. Херсона до реки Тиры вместе с объездом Каркинитского залива ставит 4420 стадиев или 589 1/3 миль" (§89). "...географ же Артемидор говорит, что от реки Тиры до Кремниски 480 стадиев, 64 мили" (89).	Конец II в. до н. э.	

Вид дельты реки Тиры в соответствии с описанием Плиния Старшего. Реконструкция автора.



Вид дельты реки Тиры в соответствии с описанием Артемидора. Реконструкция М. Агбунова.



Клавдий Птолемей (ок. 90 – ок. 160), создатель обобщающего труда, в который вошли географические знания античного времени. Все объекты указаны в координатах для последующих созданий карт	ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО: г. Фиска 56°40' - 47°40' устья реки Тиры 56°20' - 47°40' дер. Гермоканта 56°15' - 47°30' г. Никоний 56°20' - 48°20' г. Офиусса 56°00' - 48°00' г. Тира 56°00' - 47°40' В линейном измерении Тира и Фиска расположены в 112 стадиях от устья, Офиусса в 200 стадиях, Никоний в 250 стадиях	Реконструкция по Ю. Кулаковскому	Никоний 48° 00'' Офиусса Фиска Тира 47° 00'' 54° 00'' 55° 00'' 56° 00''

Реконструкция в соответствии с „Географией" Страбона.



A Район расположения неизвестного города

B Район расположения г. Офиуссы

C Район расположения г. Никоний

D Район расположения башни Неоптолема и Гермонактовой деревни

Реконструкция в соответствии с периплом Арриана



A Устье реки Тира

B Район расположения башни Неоптолема и Гермонактовой деревни

C Район расположения г. Кремниски

Реконструкция в соответствии с картой Клавдия Птолемея



Реконструкция в соответствии с периплом Артемидора



A Район расположения г.Фиска

B Район расположения г. Офиуссы

Район расположения г. Никоний

C Район расположения башни Неоптолема и

D Гермонактовой деревни

A Район расположения г. Никоний

B Район расположения башни Неоптолема и Гермонактовой деревни

Табл. 4

Маршрут плавания «Арго»

1. г. Воло. 2. о. Лемнос. 3. Западное побережье Малой Азии, античная Мезия. 4. п – ов Капидаг, отождествляемый с п – овом Кизик. 5. Южное побережье Мраморного моря, античная Вифиния.	6. Северное побережье Мраморного моря, античная Фракия. 7. Северное окончание пролива Босфор. Симплегады. 8. Мыс Карамбис, отождествляемый с о. Аретиада. 9. Колхида, царство Ээта.



Табл. 5

Восточное направление плавания Одиссея

1. г. Троя.
2. юго-западное побережье Балканского п – ова – земли киконов.
3. дельта реки Нил – земли лотофагов.
4. п –ов Пелопоннес – циклопические сооружения в области Аркадия – земля киклопов.

5.–7. один из островов Кикладской группы – предположительно о. Фер.

6. поворотный пункт путешествия Одиссея возле берегов о. Итака.

8. западное побережье Малой Азии – земля лестригонов.

9. область Фессалия – древнейшее место обитания волшебницы Кирки.
10. северо-западное побережье Чёрного моря– земли киммерийцев.
11. область Беотия – древнейшее место обитания чародейки Калипсо и Сирен.
12. пролив, разъединяющий материковую Грецию и о. Эвбею – древнейшие Сцилла и Харибда.
13. финикии.
14. о. Итака.

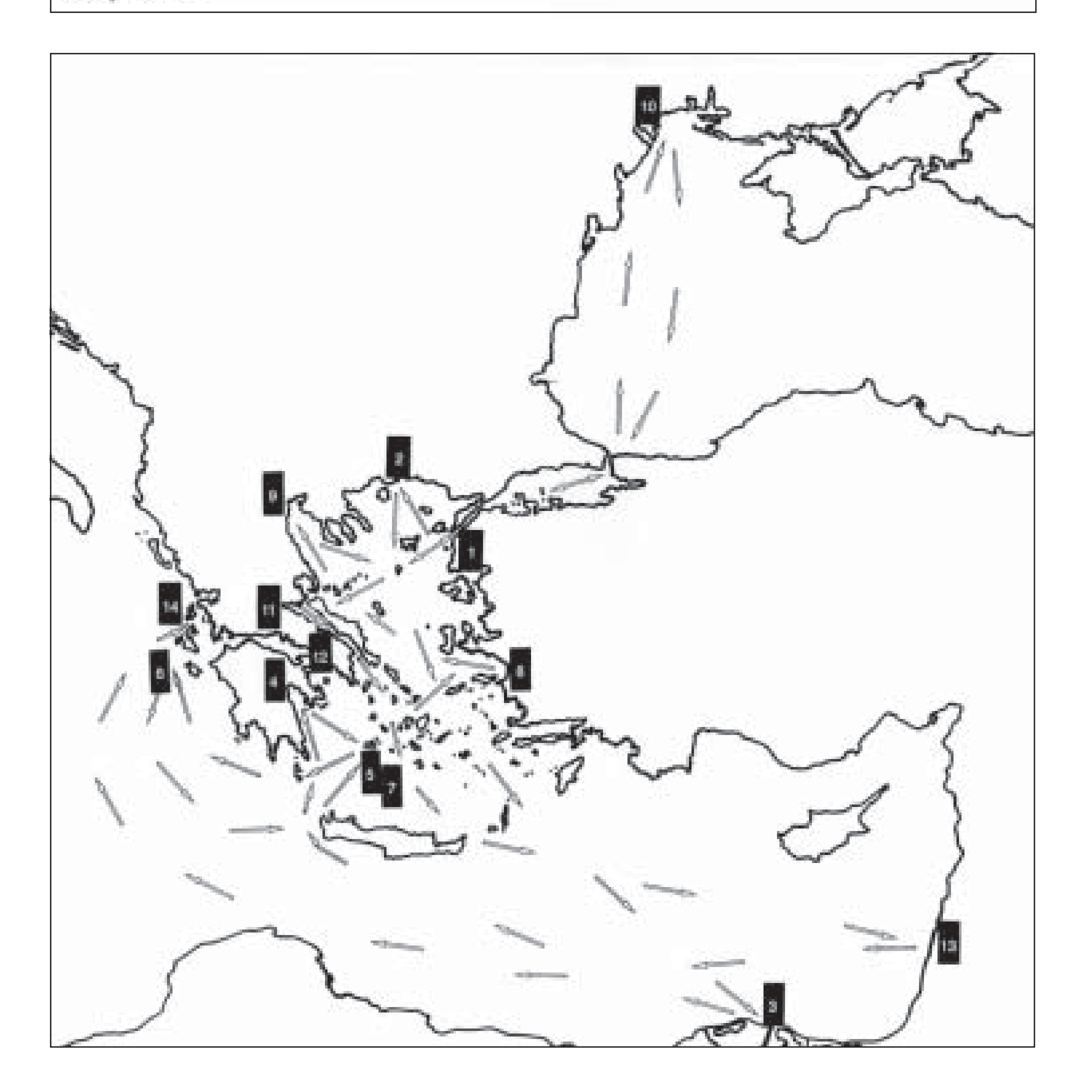
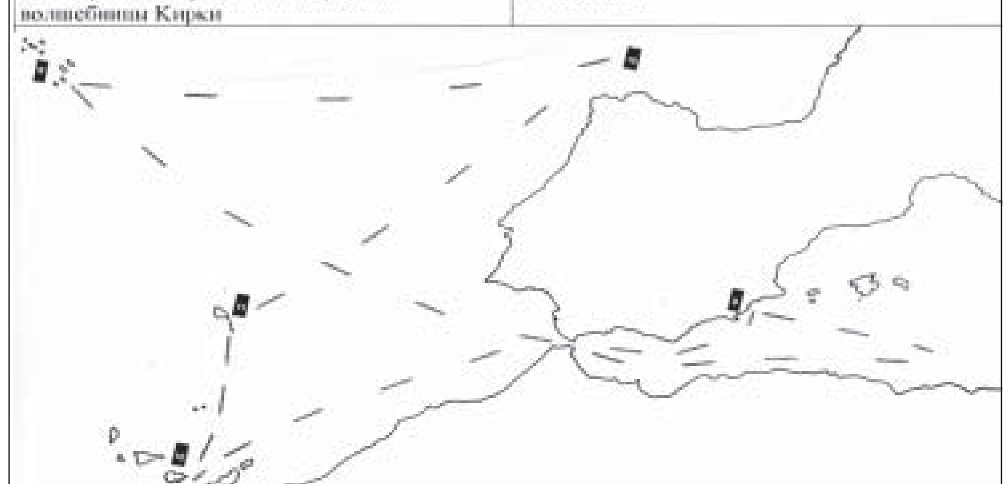


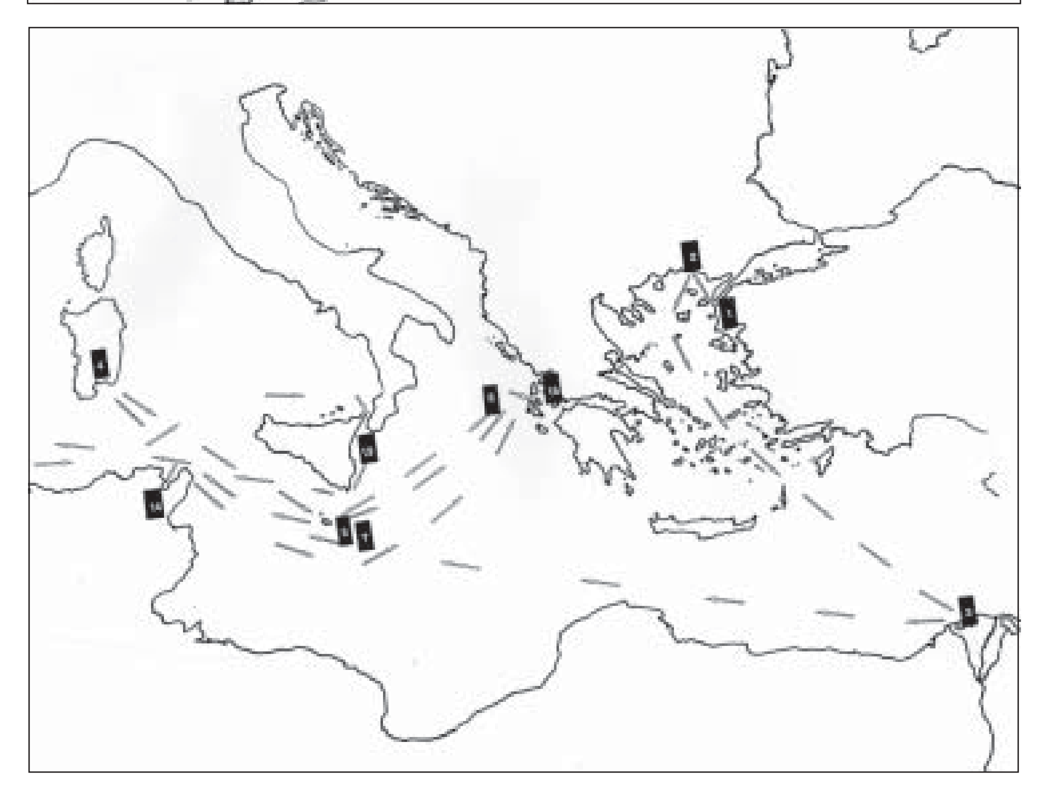
Табл. 6

Западное направление плавания Одиссея

1. г. Троя.
2. юго-западное побережье Балканского п –ова – земли киконов.
3. дельта реки Нил – земля лотофагов.
4. о. Сардиния – земли киклопов.
5.– 7. о. Мальта – о. Эола.
6. Поворотный пункт путешествия Одиссея возле берегов о. Итака.
8. юго-восточное побережье Пиренейского п – ова – земли лестригонов.
9. Азорские острова – о. Эйя, земли волшебницы Кирки

10. Плавание в страну киммерийцев, отождествляемую с современным северным побережьем Франции.
11. о. Мадейра – пурпурный остров Заката – о. Эрифия.
12. Канарские острова – острова Сирен и чародейки Калипсо.
13. Мессинский пролив – Сцилла и Харибда.
14. Мыс Бланк – территория современного Туниса – новая Финикия – Карфаген.
15. о. Итака.





ББК 39.41:63.3(0)32
УДК 656.61(091) «652»
М 482
ISBN 966-81-64-80-6

«Путешествие в прошлое. «Ивлия»

Игорь Кириллович Мельник

доктор исторических наук

Подписано в печать с готового оригинал-макета 12.04.2005 г.
Формат 70x84/16. Печать офсетная. Бумага офсетная.
Условных печатных листов — 18.
Тираж 1200 экз. Заказ №

Без объявления

Издательско-полиграфическое предприятие «Печатный Дом»
Свидетельство ДК №1732 от 29.03.2004
г.Одесса, Итальянский бульвар, 1
Тел. 32-82-04